

HANDBOUND
AT THE



UNIVERSITY OF
TORONTO PRESS



Digitized by the Internet Archive
in 2022 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761115493538>



Gov. Doc
Can.
E

CANADA. External Affairs. Dept. of

TREATY SERIES 1952 No. 1 RECUEIL DES TRAITÉS

Nos. 1-36

CAIEAID
-T67

DOUBLE TAXATION

Agreement between CANADA and
the UNION OF SOUTH AFRICA.

Effected by Exchange of Notes.

Signed at Pretoria November 26, 1951.

In force February 29, 1952.

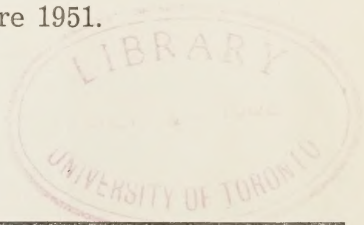
DOUBLES IMPOSITIONS

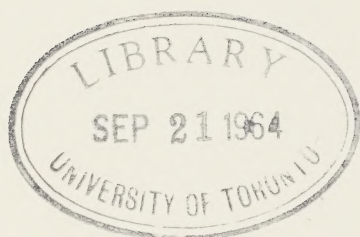
Accord entre le CANADA et
l'UNION SUD-AFRICAINE.

Intervenu par un Échange de Notes.

Signées à Pretoria, le 26 novembre 1951.

En vigueur le 29 février 1952.





928004



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 1 RECUEIL DES TRAITÉS

DOUBLE TAXATION

Agreement between CANADA and
the UNION OF SOUTH AFRICA.

Effected by Exchange of Notes.

Signed at Pretoria November 26, 1951.

In force February 29, 1952.

DOUBLES IMPOSITIONS

Accord entre le CANADA et
l'UNION SUD-AFRICAINE.

Intervenu par un Échange de Notes.

Signées à Pretoria, le 26 novembre 1951.

En vigueur le 29 février 1952.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery | Contrôleur de la Papeterie
OTTAWA, 1952

Price: 25 cents

Prix: 25 cents



SUMMARY

	PAGE
I Note, dated November 26, 1951 from the Minister of Finance of the Union of South Africa to the High Commissioner for Canada	4
II Note, dated November 26, 1951 from the High Commissioner for Canada to the Minister of Finance of the Union of South Africa	6

SOMMAIRE

	PAGE
I Note, en date du 26 novembre 1951, adressée par le Ministre des Finances de l'Union Sud-Africaine au Haut Commissaire du Canada	5
II Note, en date du 26 novembre 1951, adressée par le Haut Commissaire du Canada au Ministre des Finances de l'Union Sud-Africaine	7

EXCHANGE OF NOTES (NOVEMBER 26, 1951) BETWEEN CANADA AND THE
UNION OF SOUTH AFRICA CONSTITUTING AN AGREEMENT CONCERNING
THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION ON INCOME DERIVED FROM
THE OPERATION OF SHIPS AND AIRCRAFT.

I

*The Minister of Finance of the Union of South Africa
to the High Commissioner for Canada*

PRETORIA, November 26, 1951.

YOUR EXCELLENCY,

As the Government of the Union of South Africa and the Government of Canada desire to conclude an agreement for the avoidance of double taxation on the income derived from shipping and aircraft, I have the honour to inform you that the Government of the Union of South Africa are prepared to conclude an agreement with the Government of Canada in the following terms:

ARTICLE I

For the purpose of this agreement the expression:

"the business of sea or air transport" means the business of transporting by sea or by air persons, livestock, goods or mail carried on by the owner or charterer of ships or aircraft.

"Union Enterprises" means the Government of the Union of South Africa, physical persons ordinarily resident in the Union of South Africa and not ordinarily resident in Canada, and corporations and partnerships constituted under the laws of the Union of South Africa and managed and controlled in the Union of South Africa.

"Canadian Enterprises" means the Government of Canada, physical persons ordinarily resident in Canada and not ordinarily resident in the Union of South Africa, and corporations and partnerships constituted under the laws of Canada and managed and controlled in Canada.

ARTICLE II

- (1) The Government of the Union of South Africa shall exempt all income derived from the business of sea or air transport between the Union of South Africa and other countries by Canadian enterprises engaged in such business from income tax and all other taxes on income which are chargeable in the Union of South Africa.
- (2) The Government of Canada shall exempt all income derived from the business of sea or air transport between Canada and other countries by Union enterprises engaged in such business from income tax and all other taxes on income which are chargeable in Canada.

ARTICLE III

This agreement shall come into force upon notification of its terms by proclamation in the Government Gazette in terms of sub-section (2) of section ninety-four of Act No. 31 of 1941 of the Union of South Africa and shall thereupon have effect as respects all income derived on or after the 1st July, 1948.

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (26 NOVEMBRE 1951) ENTRE LE CANADA ET L'UNION
SUD-AFRICAINNE CONSTITUANT UN ACCORD TENDANT À ÉVITER LES
DOUBLES IMPOSITIONS SUR LES REVENUS PROVENANT DE L'EXPLOITATION
DE NAVIRES ET D'AÉRONEFS.

I

*Le Ministre des Finances de l'Union Sud-Africaine
au Haut Commissaire du Canada*

PRETORIA, le 26 novembre 1951.

MONSIEUR LE HAUT COMMISSAIRE,

Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine et le Gouvernement du Canada étant désireux de conclure un accord tendant à éviter les doubles impositions sur les revenus provenant de la navigation maritime et aérienne, j'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine est disposé à conclure avec le Gouvernement du Canada un accord conçu dans les termes suivants:

ARTICLE I^{er}

Pour l'application du présent accord,

L'expression "commerce de transport maritime ou aérien" désigne le commerce de transport par mer ou par air de personnes, de bestiaux, de marchandises ou de courrier, exercé par un propriétaire ou affrèteur de navires ou d'aéronefs;

L'expression "entreprises de l'Union" désigne le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine, les personnes physiques résidant habituellement dans l'Union Sud-Africaine et ne résidant pas habituellement au Canada, et les sociétés et associations constituées conformément à la législation de l'Union Sud-Africaine et administrées et dirigées dans ledit pays;

L'expression "entreprises canadiennes" désigne le Gouvernement du Canada, les personnes physiques résidant habituellement au Canada et ne résidant pas habituellement dans l'Union Sud-Africaine, et les sociétés et associations constituées conformément à la législation du Canada et administrées et dirigées dans ledit pays.

ARTICLE II

- 1) Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine exemptera de l'impôt sur le revenu et de tous les autres impôts frappant les revenus, applicables dans l'Union Sud-Africaine, tous les revenus provenant du commerce de transport maritime ou aérien entre l'Union Sud-Africaine et les autres pays et réalisés par des entreprises canadiennes exerçant ledit commerce.
- 2) Le Gouvernement du Canada exemptera de l'impôt sur le revenu et de tous les autres impôts frappant les revenus, applicables au Canada, tous les revenus provenant du commerce de transport maritime et aérien entre le Canada et les autres pays et réalisés par des entreprises de l'Union exerçant ledit commerce.

ARTICLE III

Le présent accord entrera en vigueur dès que les dispositions en auront été notifiées par proclamation dans la Gazette officielle, conformément au paragraphe 2 de l'article 94 de la Loi n° 31 adoptée en 1941 par l'Union Sud-Africaine, et il s'appliquera alors à tous les revenus réalisés à compter du 1^{er} juillet 1948.

ARTICLE IV

This agreement shall continue in effect indefinitely but may be terminated by either Government by an instrument in writing addressed to the other Government; provided that such notice of termination shall only have effect in respect of income derived after a period of at least six months from the date of such notice.

If the foregoing proposals are acceptable to the Government of Canada, I suggest that this note and your confirmatory reply thereto be regarded as constituting an agreement between our two Governments in this matter.

I have the honour to be,
Your Excellency's obedient Servant,

N. C. HAVENGA

II

*The High Commissioner for Canada
to the Minister of Finance of the Union of South Africa*

November 26, 1951.

SIR:

I have the honour to acknowledge the receipt of your Note of today's date, reading as follows:

(See Note I)

"As the Government of the Union of South Africa.....
.....Governments in this matter."

In reply thereto I have the honour to inform you that the Government of Canada are in agreement with the foregoing and that your Note and the present reply shall be regarded as constituting an agreement between our two Governments.

I have the honour to be
Sir,
Your obedient Servant,

T. W. L. MACDERMOT.

ARTICLE IV

Le présent accord demeurera en vigueur indéfiniment, mais chaque Gouvernement pourra le dénoncer en adressant un avis par écrit à l'autre Gouvernement; toutefois, cet avis de dénonciation ne produira son effet qu'à l'égard des revenus réalisés au moins six mois après la date dudit avis.

Si les dispositions énoncées ci-dessus rencontrent l'agrément du Gouvernement du Canada, je propose que la présente note et votre réponse confirmative soient considérées comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements sur cette question.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur le Haut Commissaire,
Votre obéissant serviteur.

N. C. HAVENGA

II

*Le Haut Commissaire du Canada
au Ministre des Finances de l'Union Sud-Africaine*

Le 26 novembre 1951.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, dont la teneur suit:

(Voir note I)

"Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine.....
.....Gouvernements sur cette question."

En retour, j'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement du Canada donne son agrément aux dispositions ci-dessus et que votre note et la présente réponse seront considérées comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur le Ministre,
Votre obéissant serviteur.

T. W. L. MACDERMOT



CANADA

Exchange of Notes

TREATY SERIES 1952 No. 2 RECUEIL DES TRAITÉS

CAIEAIO
-52T02SETTLEMENT OF
COMMERCIAL DEBTSAgreement between
CANADA and SPAIN

Effected by Exchange of Notes

Signed at Madrid on January 29, 1952

In force January 29, 1952

RÈGLEMENT DE
CRÉANCES COMMERCIALESAccord entre le
CANADA et l'ESPAGNE

Conclu par voie d'un Échange de Notes

Signées à Madrid le 29 janvier 1952

En vigueur le 29 janvier 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 2 RECUEIL DES TRAITÉS

SETTLEMENT OF COMMERCIAL DEBTS

Agreement between
CANADA and SPAIN

Effected by Exchange of Notes

Signed at Madrid on January 29, 1952

In force January 29, 1952

RÈGLEMENT DE CRÉANCES COMMERCIALES

Accord entre le
CANADA et l'ESPAGNE

Conclu par voie d'un Échange de Notes

Signées à Madrid le 29 janvier 1952

En vigueur le 29 janvier 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and Controller of Stationery | Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie
OTTAWA, 1952

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

SUMMARY

	PAGE
I. Note, dated January 29, 1952 from the Minister for Foreign Affairs of Spain to the Deputy Minister of the Department of Trade and Commerce of Canada	4
II. Note, dated January 29, 1952, from the Deputy Minister of the Department of Trade and Commerce of Canada to the Minister for Foreign Affairs of Spain	5
English translation	6
French translation	8

SOMMAIRE

	PAGE
I. Note en date du 29 janvier 1952, adressée par le Ministre des Affaires étrangères d'Espagne au Sous- Ministre du Commerce du Canada	4
II. Note en date du 29 janvier 1952 adressée par le Sous-Ministre du Commerce du Canada au Ministre des Affaires étrangères d'Espagne	5
Traduction anglaise	6
Traduction française	8

EXCHANGE OF NOTES (JANUARY 29, 1952) BETWEEN CANADA AND SPAIN
CONSTITUTING AN AGREEMENT OF THE SETTLEMENT OF COMMERCIAL
DEBTS.

I

*The Minister for Foreign Affairs of Spain
to the Deputy Minister of the Department of Trade
and Commerce of Canada.*

DEPARTMENT OF FOREIGN AFFAIRS

Madrid, 29 de Enero de 1952.

Señor Ministro:

En relación con las conversaciones mantenidas estos últimos días, tengo la honra de expresarle la conformidad del Gobierno español a la liquidación de las deudas comerciales atrasadas con Canadá, por un importe no superior a dólares 650.000 en total y con arreglo a las siguientes condiciones:

1.—Se considerarán “atrasos comerciales” a los efectos de esta liquidación, las deudas que personas naturales o jurídicas españolas tengan contraídas con firmas del Canadá como consecuencia de la importación en España, antes del 18 de julio de 1936, de mercancías canadienses.

2.—Los deudores españoles deberán justificar documentalmente y en la forma habitual en el Instituto Español de Moneda Extranjera, antes del 30 de junio de 1952, el importe de sus débitos.

3.—La liquidación se llevará a cabo en la siguiente forma:

a) Por cesión del Instituto Español de Moneda Extranjera de la clase de moneda en que la deuda esté estipulada.

b) El tipo de cambio a aplicar por el Instituto Español de Moneda Extranjera en aquellos casos en que los deudores han efectuado depósitos de pesetas como garantía, será el que haya servido de base para efectuar tal depósito, siempre que no sea inferior al oficial actualmente vigente. En aquellos casos en los que el tipo de cambio del depósito de garantía fuera inferior al actual tipo de cambio oficial será aplicado éste.

c) Sobre aquellas deudas en las que no se hayan efectuado depósitos, el tipo de cambio a aplicar será fijado por el Instituto Español de Moneda Extranjera según las circunstancias que concurran en cada caso. Aunque no es posible en este momento señalar el tipo de cambio al que serán convertidas estas deudas en dólares, se procurará que el tipo de cambio sea de tal índole que facilite el pago de estas deudas, tomando en consideración el hecho de que los deudores han disfrutado del dinero en los años intermedios. Se reembolsarán seguidamente los débitos que se encuentren garantizados por un depósito de pesetas, y el reembolso de los restantes se efectuará a razón de dólares 25.000 mensuales a partir del momento en que se hayan transferido los primeros, pero no más tarde del 30 de junio de 1952.

4.—Las peticiones que puedan formularse al Instituto Español de Moneda Extranjera que excedan de dólares 650.000 habrán de considerarse con independencia de lo ahora acordado.

Le agradeceré que se sirva expresarme la conformidad del Gobierno canadiense sobre cuanto queda expuesto.

Le ruego acepte, señor Ministro, la seguridad de mi más distinguida consideración.

ALBERTO MARTIN ARTAJO.

II

*The Deputy Minister of the Department of Trade
and Commerce of Canada
to the Minister for Foreign Affairs of Spain*

Madrid, 29 de Enero de 1952.

Excelentísimo Señor:

Tengo la honra de acusar recibo a su atenta carta de fecha 29 de Enero de 1952, en la que se ha servida exponer el procedimiento a seguir por el Instituto Español de Moneda Extranjera en la cesión de divisas para la liquidación de las deudas comerciales contraídas con el Canadá en la época anterior a la Guerra Civil española. Me apresuro a asegurar a V.E. que los arreglos propuestos son completamente satisfactorios para mi Gobierno.

Queda acordado que su carta constituye el texto oficial de este acuerdo. Sin embargo, con el fin de evitar cualquier posible malentendido por parte de los acreedores canadienses, adjunto me permito enviarle una traducción libre de su carta cuyo texto propongo utilizar para informar a los acreedores canadienses sobre los arreglos realizados para la liquidación de las deudas.

Aprovecho gustoso esta oportunidad para expresarle mi sincero reconocimiento por las atenciones y exquisita cortesía que se ha servido dispensar tanto a mi como a Mr. E. H. Maguire en el curso de las negociaciones, así como deseo haga extensivo mi agradecimiento a su colega, el Excmo. Sr. Don Manuel Arburúa, Ministro de Comercio, y a los funcionarios de su Ministerio, con todos los cuales ha sido un privilegio y un verdadero placer para mí de tratar en este asunto.

Con tan grato motivo, le reitera el testimonio de mi consideración más distinguida,

WM. FREDERICK BULL.

(Translation)

I

*The Minister for Foreign Affairs of Spain
to the Deputy Minister of the Department of Trade
and Commerce of Canada.*

DEPARTMENT OF FOREIGN AFFAIRS

MADRID, January 29, 1952.

EXCELLENCY,

In connection with the conversations held the last few days, I have the honour to express to you the agreement of the Spanish Government, to the settlement of the commercial debts pending with Canada, for a total sum not exceeding \$650,000 and in accordance with the following conditions:

1. "Commercial Arrears" for the purpose of this repayment arrangement will be those debts contracted by natural and juridical Spanish persons with Canadian firms as the result of imports into Spain, prior to July 18th, 1936, of Canadian goods.

2. The Spanish debtors must justify with documents and in the usual way before the Spanish Institute of Foreign Exchange, before June 30th, 1952, the amount of their debts.

3. Settlement will be made in the following manner:

- (a) By release on the part of the Foreign Exchange Institute of the type of currency in which the debt is stipulated.
- (b) The rate of exchange to be applied by the Spanish Foreign Exchange Institute in those cases in which the debtors have made deposits in pesetas as guarantee, shall be that which served as a basis to make the deposit provided that it is not lower than the official rate at present in force. In those cases in which the rate of exchange of the guarantee deposit was lower than the present official rate, the latter will apply.
- (c) On such debts in which no deposits have been made, the rate of exchange to be applied will be fixed by the Spanish Foreign Exchange Institute according to the circumstances prevailing in each case. Although it is not possible to indicate at this time the actual rate at which these debts will be converted into dollars, efforts will be made so that the rate of exchange be such as to facilitate the payment of the debts, consideration being given to the fact that the debtors have had the use of the money in the intervening years.
- (d) Those debts guaranteed by deposits in pesetas will be refunded immediately, and the liquidation of the remaining debts will be made at the rate of \$25,000 per month as from the moment that the former have been paid up, but not later than June 30th, 1952.

4. Such applications as may be filed at the Spanish Foreign Exchange Institute exceeding \$650,000 will have to be taken in consideration independently from this agreement.

I shall appreciate it if you will kindly express to me the conformity of the Canadian Government on the above.

ALBERTO MARTIN ARTAJO.

*The Deputy Minister of the Department of Trade
and Commerce of Canada
to the Minister for Foreign Affairs of Spain*

MADRID, January 29, 1952.

EXCELLENCY:

I have the honour to acknowledge receipt of your communication of January 29, 1952, setting forth the procedure to be applied by the Spanish Foreign Exchange Institute concerning the allocation of foreign exchange for the liquidation of commercial debts contracted with Canada during the period preceding the Spanish Civil War. I hasten to assure Your Excellency that the methods suggested are entirely satisfactory to my government.

It has been agreed that your letter constitutes the official text of that agreement. To the end of avoiding any misunderstanding, however, on the part of Canadian creditors, I beg to enclose a free translation of your letter whose text I propose to use to inform the Canadian creditors of the agreements concluded for the liquidation of the debts.

I am pleased to take this opportunity to express sincere thanks for all the attentions and exquisite courtesy extended to me and to Mr. E. H. Maguire in the course of the negotiations. I also wish to extend my thanks to your colleague, His Excellency Sr. Don Manuel Arburua, Minister of Commerce, and to the officials of your ministry with whom it has been a privilege and a real pleasure for me to transact business.

Please accept the assurance of my most distinguished consideration.

WM. FREDERICK BULL.

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (29 JANVIER 1952) ENTRE LE CANADA ET L'ESPAGNE
CONSTITUANT UN ACCORD RELATIF AU RÈGLEMENT DE CRÉANCES
COMMERCIALES.

I

Le Ministre des Affaires étrangères d'Espagne
au
Sous-Ministre du Commerce du Canada

MADRID, le 29 janvier 1952.

MONSIEUR LE SOUS-MINISTRE,

Me référant aux conversations qui ont eu lieu ces jours derniers, j'ai l'honneur de vous faire connaître l'accord du Gouvernement espagnol sur le règlement des créances commerciales à recouvrer par le Canada, jusqu'à concurrence d'un montant total de \$650,000 et conformément aux conditions énoncées ci-après:

1. Pour l'application du présent accord de remboursement, l'expression "arriérés commerciaux" désignera les dettes contractées par des personnes physiques ou morales de nationalité espagnole envers des firmes canadiennes du fait de l'importation de marchandises canadiennes en Espagne antérieurement au 18 juillet 1936.
2. Les débiteurs espagnols devront justifier, avec pièces à l'appui et de la façon habituelle, auprès de l'Institut espagnol du change et avant le 30 juin 1952, du montant de leurs dettes.
3. Le règlement sera effectué de la manière suivante:
 - a) Par le déblocage, de la part de l'Institut espagnol du change, de la catégorie de devise dans laquelle la dette est libellée.
 - b) Le taux de change à appliquer par l'Institut espagnol du change dans le cas des débiteurs ayant versé des dépôts de garantie en pesetas sera celui qui a servi de base lors du versement du dépôt, à condition qu'il ne soit pas inférieur au taux officiel actuellement en vigueur. Au cas où le taux de change du dépôt de garantie serait inférieur aux taux de change officiel actuellement en vigueur, ce dernier sera appliqué.
 - c) Pour les dettes qui ne sont pas garanties par des dépôts, le taux de change à appliquer sera fixé par l'Institut espagnol du change selon les circonstances particulières à chaque cas. Bien qu'il soit impossible à l'heure actuelle d'indiquer le taux réel auquel ces dettes seront converties en dollars, on s'efforcera d'adopter un taux de change de nature à faciliter le paiement des dettes, compte tenu du fait que les débiteurs ont eu l'usage de l'argent pendant les années écoulées.
 - d) Les dettes garanties par des dépôts en pesetas seront remboursées immédiatement, et le règlement des autres dettes s'effectuera à raison de \$25,000 par mois dès que les premières auront été payées, dans tous les cas au plus tard le 30 juin 1952.
4. Les demandes en excédent de \$650,000 qui pourront être adressées à l'Institut espagnol du change devront être prises en considération indépendamment du présent accord.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me confirmer l'accord du Gouvernement canadien sur ce qui précède.

ALBERTO MARTIN ARTAJO.

II

*Le Sous-Ministre du Commerce du Canada
au
Ministre des Affaires étrangères d'Espagne*

MADRID, le 29 janvier 1952.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication du 29 janvier 1952, concernant la ligne de conduite que suivra l'Institut espagnol du change dans l'attribution des devises étrangères nécessaires au règlement des dettes commerciales contractées envers le Canada pendant la période antérieure à la guerre civile espagnole. Je m'empresse de vous assurer que les modalités proposées rencontrent l'entier agrément de mon Gouvernement.

Il est entendu que votre lettre constitue le texte officiel de cet accord. Toutefois, pour éviter toute erreur de la part des créanciers canadiens, je me permets de joindre à ce pli une traduction libre de votre note, que je me propose d'utiliser pour mettre les créanciers canadiens au courant des arrangements conclus pour le règlement des créances.

Je saisis cette occasion pour vous remercier sincèrement de tous les égards et des délicates amabilités dont nous avons été l'objet, M. E. H. Maguire et moi, au cours des négociations. Je tiens également à remercier votre collègue, Son Excellence M. Manuel Arburua, ministre du Commerce, ainsi que les fonctionnaires de votre ministère, avec lesquels ce fut pour moi un vrai plaisir de traiter des affaires.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma considération la plus distinguée.

WM. FREDERICK BULL.



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 3 RECUEIL DES TRAITÉS

CAIEA10
-52T03

LEGAL PROCEEDINGS IN CIVIL
AND COMMERCIAL MATTERS

Agreement between CANADA
and AUSTRIA



Effected by Exchange of Notes

Signed at Vienna, January 18, 1952

In force January 18, 1952

ACTES DE PROCÉDURE EN MATIÈRES
CIVILES ET COMMERCIALES

Accord entre le CANADA
et l'AUTRICHE

Intervenu par un Échange de Notes

Signées à Vienne le 18 janvier 1952

En vigueur le 18 janvier 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 3 RECUEIL DES TRAITÉS

LEGAL PROCEEDINGS IN CIVIL AND COMMERCIAL MATTERS

Agreement between CANADA
and AUSTRIA

Effectuated by Exchange of Notes

Signed at Vienna, January 18, 1952

In force January 18, 1952

ACTES DE PROCÉDURE EN MATIÈRES CIVILES ET COMMERCIALES

Accord entre le CANADA
et l'AUTRICHE

Intervenu par un Échange de Notes

Signées à Vienne le 18 janvier 1952

En vigueur le 18 janvier 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.	
Queen's Printer and	Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery	Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1954	

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

SUMMARY

	PAGE
I. Note, dated January 18, 1952, from the British Ambassador in Austria to the Minister for Foreign Affairs of Austria	4
II. Note, dated January 18, 1952, from the Federal Minister for Foreign Affairs of Austria to the British Ambassador in Austria	8
English translation of Note II	8
French translation of Notes I and II	5, 9

SOMMAIRE

	PAGE
I. Note, en date du 18 janvier 1952, adressée par l'Ambassadeur du Royaume-Uni en Autriche au Ministère des Affaires étrangères d'Autriche	4
II. Note, en date du 18 janvier 1952, adressée par le Ministre fédéral des Affaires étrangères d'Autriche à l'Ambassadeur du Royaume-Uni en Autriche	8
Traduction anglaise de la Note II	8
Traduction française des Notes I et II	5, 9

EXCHANGE OF NOTES (JANUARY 18, 1952) GIVING EFFECT TO THE CONVENTION BETWEEN HIS MAJESTY AND THE FEDERAL PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF AUSTRIA REGARDING LEGAL PROCEEDINGS IN CIVIL AND COMMERCIAL MATTERS SIGNED AT LONDON MARCH 31, 1931, AS BETWEEN CANADA AND AUSTRIA.

I

*The British Ambassador in Austria
to the Minister for Foreign Affairs of Austria*

BRITISH EMBASSY

VIENNA, January 18, 1952.

1642/1/52

YOUR EXCELLENCY,

I have the honour to refer to the notes which were exchanged between Your Excellency and myself on the 28th June, 1951, on the subject of the Convention between His Majesty in respect of the United Kingdom and the Federal President of the Republic of Austria, regarding legal Proceedings in Civil and Commercial Matters signed at London on the 31st March, 1931*. The accession of Canada to the above-mentioned Convention was notified to the Austrian Government on the 1st July, 1935*.

At the instance of His Majesty's Government in Canada I have the honour to propose that effect shall be given to the aforesaid Convention, as from the date of this Exchange of Notes, in respect of Canada and that the Convention shall continue in force in accordance with the provisions of Article 15.

The authorities in the various Provinces and Territories of Canada to whom requests for service or for the taking of evidence should be transmitted and the language in which communications and translations should be made are as follows:—

<i>Province or Territory</i>	<i>Authority</i>	<i>Language</i>
Ontario	Attorney General	English
Quebec	" "	English or French
Nova Scotia	" "	English
Prince Edward Island	" "	"
New Brunswick	" "	"
British Columbia	" "	"
Manitoba	" "	"
Saskatchewan	" "	"
Alberta	" "	"
Newfoundland	" "	"
North West Territories	Commissioner of the North West Territories	"
Yukon Territory	Commissioner of the Yukon Territory	"

*See Canada Treaty Series 1935, No. 16.

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (18 JANVIER 1952) APPLIQUANT AU CANADA ET À L'AUTRICHE LA CONVENTION ENTRE SA MAJESTÉ ET LE PRÉSIDENT FÉDÉRAL DE LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE RELATIVE AUX ACTES DE PROCÉDURE EN MATIÈRES CIVILES ET COMMERCIALES, SIGNÉE À LONDRES LE 31 MARS 1931.

I

L'Ambassadeur du Royaume-Uni en Autriche au Ministre des Affaires étrangères d'Autriche

AMBASSADE DU ROYAUME-UNI

Vienne, le 18 janvier 1952.

1642/1/52

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux notes échangées entre Votre Excellence et moi-même, le 28 juin 1951, au sujet de la Convention entre Sa Majesté, pour le Royaume-Uni, et le Président fédéral de la République d'Autriche, relative aux actes de procédure en matières civiles et commerciales, signée à Londres le 31 mars 1931*. L'adhésion du Canada à la Convention susmentionnée a été notifiée au Gouvernement autrichien le 1^{er} juillet 1935*.

A la demande du Gouvernement de Sa Majesté au Canada, j'ai l'honneur de proposer que les effets de la Convention précitée soient appliqués au Canada à compter de la date du présent échange de notes et que la Convention demeure en vigueur conformément aux dispositions de l'article 15.

Les autorités provinciales ou territoriales du Canada auxquelles devront être adressées les demandes de signification et les commissions rogatoires, et la langue à employer dans les communications et les traductions sont les suivantes:

<i>Province ou Territoire</i>	<i>Autorité</i>	<i>Langue</i>
Ontario	Procureur général	Anglais
Québec	" "	Français
		ou anglais
Nouvelle-Écosse	" "	Anglais
Île du Prince-Édouard	" "	"
Nouveau-Brunswick	" "	"
Colombie-Britannique	" "	"
Manitoba	" "	"
Saskatchewan	" "	"
Alberta	" "	"
Terre-Neuve	" "	"
Territoires du Nord-Ouest	Commissaire des Terri- toires du Nord-Ouest	"
Territoire du Yukon	Commissaire du Terri- toire du Yukon	"

*Voir Recueil des Traités 1935, N° 16.

If the Austrian Government are prepared to accept the above proposals, I have the honour to suggest that the present note and Your Excellency's reply to that effect should be regarded as constituting an agreement between His Majesty's Government in Canada and the Austrian Government which shall take effect this day, the 18th January, of 1952.

I have the honour to be,

With the highest consideration,

Your Excellency's obedient Servant,

HAROLD CACCIA.

Si le Gouvernement autrichien est disposé à accepter les propositions ci-dessus, la présente note et la réponse confirmative de Votre Excellence pourront être considérées comme constituant entre le Gouvernement de Sa Majesté au Canada et le Gouvernement autrichien un accord qui entrera en vigueur à dater de ce jour, c'est-à-dire le 18 janvier 1952.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

HAROLD CACCIA.

II

*The Federal Minister for Foreign Affairs of Austria
to the British Ambassador in Austria*

Zl. 140.133-6VR/52

WIEN, den 18. Jänner 1952.

Herr Botschafter,

Ich beehre mich, den Empfang Ihrer Note vom 18. Jänner 1952 zu bestätigen, welche wie folgt lautet:

(See Note I)

"I have the honour to
.....effect this day, the 18th January, of 1952."

Ich beehre mich, Sie davon in Kenntnis zu setzen, dass die österreichische Bundesregierung die vorstehenden Vorschläge annimmt und zustimmt, dass in Ihrer Note und dieser Antwort-note das Zustandekommen einer Übereinstimmung zwischen den beiden Regierungen zu erblicken ist, die mit dem heutigen Tage wirksam wird.

Genehmigen Sie, Herr Botschafter, den Ausdruck meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

GRUBER.

(Translation)

II

*The Federal Minister for Foreign Affairs of Austria
to the British Ambassador in Austria*

No. 140.133-6VR/52

VIENNA, 18th January, 1952.

YOUR EXCELLENCY,

I have the honour to confirm the receipt of your Note of 18th January, 1952, which reads as follows:—

(See Note I)

"I have the honour to
.....effect this day, the 18th January, of 1952."

I have the honour to inform you that the Austrian Federal Government accept the above proposals and agree that your Note and the present reply should be regarded as constituting an agreement between the two Governments which shall take effect this day.

Accept, Your Excellency, the expression of my most particular esteem.

GRUBER.

*Le Ministre fédéral des Affaires étrangères d'Autriche
à l'Ambassadeur du Royaume-Uni en Autriche*

N° 140.133-6VR/52

VIENNE, le 18 janvier 1952.

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 18 janvier, qui se lit ainsi:

(Voir Note I)

“J'ai l'honneur de
.....à dater de ce jour, c'est-à-dire le 18 janvier 1952.”

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement fédéral d'Autriche souscrit aux dispositions ci-dessus et accepte que votre note et la présente réponse soient considérées comme constituant entre nos deux Gouvernements un accord qui entrera en vigueur à compter de ce jour.

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, l'expression de ma très haute considération.

GRUBER.



CANADA

4
External Affairs Dept

TREATY SERIES 1952 No. 4 RECUEIL DES TRAITÉS

CAICAI0
-52T04

TREATY OF PEACE WITH JAPAN

Signed by Canada at San Francisco on
September 8, 1951

Instrument of Ratification of Canada
deposited in Washington April 17, 1952

In force April 28, 1952

TRAITÉ DE PAIX AVEC LE JAPON

Signé par le Canada à San-Francisco
le 8 septembre 1951

Instrument de ratification du Canada
déposé à Washington le 17 avril 1952

En vigueur le 28 avril 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 4 RECUEIL DES TRAITÉS

TREATY OF PEACE WITH JAPAN

Signed by Canada at San Francisco on
September 8, 1951

Instrument of Ratification of Canada
deposited in Washington April 17, 1952

In force April 28, 1952

TRAITÉ DE PAIX AVEC LE JAPON

Signé par le Canada à San-Francisco
le 8 septembre 1951

Instrument de ratification du Canada
déposé à Washington le 17 avril 1952

En vigueur le 28 avril 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery Contrôleur de la Papeterie
OTTAWA, 1952

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

SUMMARY

	PAGE
I Text of the Agreement.....	4
II Declarations	28
III Protocol	30

SOMMAIRE

	PAGE
I Texte de l'Accord.....	5
II Déclarations	29
III Protocole	31

TREATY OF PEACE WITH JAPAN

Whereas the Allied Powers and Japan are resolved that henceforth their relations shall be those of nations which, as sovereign equals, co-operate in friendly association to promote their common welfare and to maintain international peace and security, and are therefore desirous of concluding a Treaty of Peace which will settle questions still outstanding as a result of the existence of a state of war between them;

Whereas Japan for its part declares its intention to apply for membership in the United Nations and in all circumstances to conform to the principles of the Charter of the United Nations to strive to realize the objectives of the Universal Declaration of Human Rights; to seek to create within Japan conditions of stability and well-being as defined in Articles 55 and 56 of the Charter of the United Nations and already initiated by post-surrender Japanese legislation; and in public and private trade and commerce to conform to internationally accepted fair practices;

Whereas the Allied Powers welcome the intentions of Japan set out in the foregoing paragraph;

The Allied Powers and Japan have therefore determined to conclude the present Treaty of Peace, and have accordingly appointed the undersigned Plenipotentiaries, who, after presentation of their full powers, found in good and due form, have agreed on the following provisions:

CHAPTER I

PEACE

ARTICLE 1

- (a) The state of war between Japan and each of the Allied Powers is terminated as from the date on which the present Treaty comes into force between Japan and the Allied Power concerned as provided for in Article 23.
- (b) The Allied Powers recognize the full sovereignty of the Japanese people over Japan and its territorial waters.

CHAPTER II

TERRITORY

ARTICLE 2

- (a) Japan, recognizing the independence of Korea, renounces all right, title and claim to Korea, including the islands of Quelpart, Port Hamilton and Dagelet.
- (b) Japan renounces all right, title and claim to Formosa and the Pescadores.
- (c) Japan renounces all right, title and claim to the Kurile Islands, and to that portion of Sakhalin and the islands adjacent to it over which Japan acquired sovereignty as a consequence of the Treaty of Portsmouth of September 5, 1905.
- (d) Japan renounces all right, title and claim in connection with the League of Nations Mandate System, and accepts the action of the United Nations Security Council of April 2, 1947, extending the trusteeship system to the Pacific Islands formerly under mandate to Japan.

TRAITÉ DE PAIX AVEC LE JAPON

Considérant que les Puissances Alliées et le Japon ont résolu que désormais leurs relations seront celles de nations qui, dans l'égalité de leur souveraineté, coopèrent en association amicale en vue de favoriser leur bien-être commun et de maintenir la paix et la sécurité internationales; et qu'ils sont en conséquence désireux de conclure un traité de paix qui réglera les questions encore pendantes du fait de l'existence d'un état de guerre entre eux;

Considérant que le Japon, de son côté, exprime son intention de solliciter son admission comme membre de l'Organisation des Nations Unies et de se conformer en toutes circonstances aux principes de la Charte des Nations Unies, de s'efforcer d'atteindre les objectifs de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme, de chercher à créer à l'intérieur de son territoire les conditions de stabilité et de bien-être définies par les articles 55 et 56 de la Charte des Nations Unies et que la législation japonaise postérieure à la capitulation a déjà commencé à réaliser, et de se conformer, en matière de commerce public et privé, aux pratiques loyales internationalement admises;

Considérant que les Puissances Alliées accueillent favorablement les intentions du Japon, telles qu'elles sont exposées au paragraphe précédent;

Les Puissances Alliées et le Japon ont, en conséquence, décidé de conclure le présent Traité de Paix et ont désigné à cet effet les Plénipotentiaires sous-signés, lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

CHAPITRE I

PAIX

ARTICLE 1

- a) Il est mis fin à l'état de guerre entre chacune des Puissances Alliées et le Japon et ce à partir de la date à laquelle le présent Traité entrera en vigueur entre la Puissance Alliée intéressée et le Japon, ainsi qu'il est prévu à l'article 23.
- b) Les Puissances Alliées reconnaissent la pleine souveraineté du peuple japonais sur le Japon et ses eaux territoriales.

CHAPITRE II

TERRITOIRE

ARTICLE 2

- a) Le Japon, reconnaissant l'indépendance de la Corée, renonce à tous droits, titres et revendications sur celle-ci, y compris les îles Quelpaert, Port Hamilton et Dagelet.
- b) Le Japon renonce à tous droits, titres et revendications sur Formose et les Pescadores.
- c) Le Japon renonce à tous droits, titres et revendications sur les îles Kouriles, ainsi que sur la partie de l'île Sakhaline et sur les îles y adjacentes passées sous la souveraineté du Japon en vertu du Traité de Portsmouth du 5 septembre 1905.
- d) Le Japon renonce à tous droits, titres et revendications résultant du régime des mandats institué par la Société des Nations et il accepte la décision du Conseil de Sécurité des Nations Unies, en date du 2 avril 1947, étendant le régime de tutelle aux îles du Pacifique antérieurement sous mandat japonais.

- (e) Japan renounces all claim to any right or title to or interest in connection with any part of the Antarctic area, whether deriving from the activities of Japanese nationals or otherwise.
- (f) Japan renounces all right, title and claim to the Spratly Islands and to the Paracel Islands.

ARTICLE 3

Japan will concur in any proposal of the United States to the United Nations to place under its trusteeship system, with the United States as the sole administering authority, Nansei Shoto south of 29° north latitude (including the Ryukyu Islands and the Daito Islands), Nanpo Shoto south of Sofu Gan (including the Bonin Islands, Rosario Island and the Volcano Islands) and Parece Vela and Marcus Island. Pending the making of such a proposal and affirmative action thereon, the United States will have the right to exercise all and any powers of administration, legislation and jurisdiction over the territory and inhabitants of these islands, including their territorial waters.

ARTICLE 4

- (a) Subject to the provisions of paragraph (b) of this Article, the disposition of property of Japan and of its nationals in the areas referred to in Article 2, and their claims, including debts, against the authorities presently administering such areas and the residents (including juridical persons) thereof, and the disposition in Japan of property of such authorities and residents, and of claims, including debts, of such authorities and residents against Japan and its nationals, shall be the subject of special arrangements between Japan and such authorities. The property of any of the Allied Powers or its nationals in the areas referred to in Article 2 shall, insofar as this has not already been done, be returned by the administering authority in the condition in which it now exists. (The term nationals whenever used in the present Treaty includes juridical persons.)
- (b) Japan recognizes the validity of dispositions of property of Japan and Japanese nationals made by or pursuant to directives of the United States Military Government in any of the areas referred to in Articles 2 and 3.
- (c) Japanese owned submarine cables connecting Japan with the territory removed from Japanese control pursuant to the present Treaty shall be equally divided, Japan retaining the Japanese terminal and adjoining half of the cable, and the detached territory the remainder of the cable and connecting terminal facilities.

CHAPTER III

SECURITY

ARTICLE 5

- (a) Japan accepts the obligations set forth in Article 2 of the Charter of the United Nations, and in particular the obligations.
 - (i) to settle its international disputes by peaceful means in such a manner that international peace and security, and justice, are not endangered;

- e) Le Japon renonce à revendiquer, relativement à une partie quelconque de la zone antarctique, tous droits, titres ou intérêts résultant de l'activité de ressortissants japonais ou de toute autre cause.
- f) Le Japon renonce à tous droits, titres et revendications sur les îles Spratly et les îles Paracels.

ARTICLE 3

Le Japon donnera son agrément à toute proposition présentée par les États-Unis à l'Organisation des Nations Unies en vue de placer sous le régime de tutelle de cette Organisation et de confier à la seule administration des États-Unis la partie du Nansei Shoto située au sud du 29ème degré de latitude nord (y compris les îles Riou-Kiou et les îles Daito), la partie du Nanpo Shoto située au sud de Sofu Gan (y compris les îles Bonin, l'île Rosario et les îles Volcano) ainsi que l'île Parece Vela et l'île Marcus. En attendant le dépôt d'une telle proposition et l'adoption d'une décision dans ce sens, les États-Unis auront le droit d'exercer sur le territoire et les habitants de ces îles, y compris leurs eaux territoriales, tous les pouvoirs dans les domaines administratif, législatif et judiciaire.

ARTICLE 4

- a) Sous réserve des dispositions du paragraphe b) du présent article, le sort réservé aux biens appartenant au Japon et à ses ressortissants dans les zones mentionnées à l'article 2, et aux réclamations, y compris les créances afférentes à des dettes, que le Japon et ses ressortissants ont à l'encontre des autorités administrant actuellement les zones susmentionnées et à l'encontre des personnes (y compris les personnes morales) résidant effectivement dans lesdites zones, de même que le sort réservé, au Japon, aux biens appartenant auxdites autorités et auxdites personnes résidant dans ces zones, et aux réclamations, y compris les créances afférentes à des dettes, que lesdites autorités et lesdites personnes ont à l'encontre du Japon et de ses ressortissants, feront l'objet d'arrangements spéciaux entre le Japon et lesdites autorités. Les biens de l'une quelconque des Puissances Alliées, ou de ses ressortissants, sis dans les zones mentionnées à l'article 2, seront, dans la mesure où cela n'a pas encore été fait, restitués par l'autorité administrant les zones dont il s'agit dans l'état où ils se trouvent actuellement. (Toutes les fois qu'il est employé dans le présent Traité, le terme ressortissant s'applique également aux personnes morales.)
- b) Le Japon reconnaît la validité des mesures de disposition prises par le gouvernement militaire des États-Unis, ou en application des directives données par celui-ci, à l'égard des biens appartenant au Japon et à ses ressortissants dans l'une quelconque des zones mentionnées aux articles 2 et 3.
- c) Les câbles sous-marins appartenant au Japon et reliant celui-ci à un territoire qui relevait de la souveraineté japonaise et en a été détaché en vertu du présent Traité, seront partagés par moitié, le Japon conservant l'extrémité japonaise et la moitié y attenante du câble, tandis que le territoire détaché en conservera l'autre moitié avec les installations terminales y afférentes.

CHAPITRE III

SÉCURITÉ

ARTICLE 5

- a) Le Japon accepte les obligations énoncées à l'article 2 de la Charte des Nations Unies, et en particulier l'obligation:
 - (i) de régler ses différends internationaux par des moyens pacifiques, de telle manière que la paix et la sécurité internationales ainsi que la justice ne soient pas mises en danger;

- (ii) to refrain in its international relations from the threat or use of force against the territorial integrity or political independence of any State or in any other manner inconsistent with the Purposes of the United Nations;
- (iii) to give the United Nations every assistance in any action it takes in accordance with the Charter and to refrain from giving assistance to any State against which the United Nations may take preventive or enforcement action.
- (b) The Allied Powers confirm that they will be guided by the principles of Article 2 of the Charter of the United Nations in their relations with Japan.
- (c) The Allied Powers for their part recognize that Japan as a sovereign nation possesses the inherent right of individual or collective self-defence referred to in Article 51 of the Charter of the United Nations and that Japan may voluntarily enter into collective security arrangements.

ARTICLE 6

- (a) All occupation forces of the Allied Powers shall be withdrawn from Japan as soon as possible after the coming into force of the present Treaty, and in any case not later than 90 days thereafter. Nothing in this provision shall, however, prevent the stationing or retention of foreign armed forces in Japanese territory under or in consequence of any bilateral or multilateral agreements which have been or may be made between one or more of the Allied Powers, on the one hand, and Japan on the other.
- (b) The provisions of Article 9 of the Potsdam Proclamation of July 26, 1945, dealing with the return of Japanese military forces to their homes, to the extent not already completed, will be carried out.
- (c) All Japanese property for which compensation has not already been paid, which was supplied for the use of the occupation forces and which remains in the possession of those forces at the time of the coming into force of the present Treaty, shall be returned to the Japanese Government within the same 90 days unless other arrangements are made by mutual agreement.

CHAPTER IV

POLITICAL AND ECONOMIC CLAUSES

ARTICLE 7

- (a) Each of the Allied Powers, within one year after the present Treaty has come into force between it and Japan, will notify Japan which of its prewar bilateral treaties or conventions with Japan it wishes to continue in force or revive, and any treaties or conventions so notified shall continue in force or be revived subject only to such amendments as may be necessary to ensure conformity with the present Treaty. The treaties and conventions so notified shall be considered as having been continued in force or revived three months after the date of notification and shall be registered with the Secretariat of the United Nations. All such treaties and conventions as to which Japan is not so notified shall be regarded as abrogated.

- (ii) de s'abstenir, dans ses relations internationales, de recourir à la menace ou à l'emploi de la force, soit contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout État, soit de toute autre manière incompatible avec les Buts des Nations Unies;
 - (iii) de donner pleine assistance à l'Organisation des Nations Unies dans toute action entreprise par elle conformément aux dispositions de la Charte et de s'abstenir de prêter assistance à un État contre lequel l'Organisation entreprend une action préventive ou coercitive.
- b) Les Puissances Alliées confirment qu'elles seront guidées par les principes de l'article 2 de la Charte des Nations Unies dans leurs relations avec le Japon.
- c) De leur côté, les Puissances Alliées reconnaissent que le Japon, en tant que nation souveraine, possède le droit naturel de légitime défense individuelle ou collective visé à l'article 51 de la Charte des Nations Unies, et que le Japon pourra, s'il le désire, contracter des accords de sécurité collective.

ARTICLE 6

- a) Toutes les forces d'occupation des Puissances Alliées seront retirées du Japon le plus tôt possible après la date d'entrée en vigueur du présent Traité et, en tout cas, au plus tard 90 jours après cette date. La présente disposition ne fera cependant en aucune façon obstacle au stationnement ou au maintien de forces armées étrangères sur le territoire japonais en vertu ou par suite de conventions bilatérales ou multilatérales qui ont été ou pourront être conclues entre une ou plusieurs Puissances Alliées d'une part, et le Japon d'autre part.
- b) Les dispositions de l'article 9 de la Déclaration de Potsdam en date du 26 juillet 1945, relatives au renvoi dans leurs foyers des forces militaires japonaises, seront mises en œuvre dans la mesure où ce renvoi n'a pas encore été achevé.
- c) Tous les biens japonais mis à la disposition des troupes d'occupation et se trouvant encore en leur possession au moment de l'entrée en vigueur du présent Traité, pour lesquels aucune indemnité n'a encore été versée, seront restitués au Gouvernement japonais dans ce même délai de 90 jours, à moins que d'autres arrangements n'aient été conclus d'un commun accord.

CHAPITRE IV

CLAUSES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES

ARTICLE 7

- a) Chacune des Puissances Alliées, dans l'année qui suivra l'entrée en vigueur du présent Traité entre elle-même et le Japon, notifiera au Japon lesquels de ses traités bilatéraux ou conventions bilatérales d'avant-guerre avec le Japon elle désire maintenir ou remettre en vigueur et tous les Traités ou Conventions qui auront fait l'objet de cette notification seront maintenus ou remis en vigueur, sous réserve seulement des amendements qui devront éventuellement y être introduits pour les rendre compatibles avec le présent Traité. Les Traités et Conventions ayant fait l'objet d'une notification de ce genre seront considérés comme ayant été maintenus ou remis en vigueur trois mois après la date de cette notification; ils seront enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies. Tout Traité et toute Convention pour lesquels une notification de ce genre n'aura pas été adressée au Japon seront tenus pour abrogés.

- (b) Any notification made under paragraph (a) of this Article may except from the operation or revival of a treaty or convention any territory for the international relations of which the notifying Power is responsible, until three months after the date on which notice is given to Japan that such exception shall cease to apply.

ARTICLE 8

- (a) Japan will recognize the full force of all treaties now or hereafter concluded by the Allied Powers for terminating the state of war initiated on September 1, 1939, as well as any other arrangements by the Allied Powers for or in connection with the restoration of peace. Japan also accepts the arrangements made for terminating the former League of Nations and Permanent Court of International Justice.
- (b) Japan renounces all such rights and interests as it may derive from being a signatory power of the Conventions of St. Germain-en-Laye of September 10, 1919, and the Straits Agreement of Montreux of July 20, 1936, and from Article 16 of the Treaty of Peace with Turkey signed at Lausanne on July 24, 1923.
- (c) Japan renounces all rights, title and interests acquired under, and is discharged from all obligations resulting from, the Agreement between Germany and the Creditor Powers of January 20, 1930, and its Annexes, including the Trust Agreement, dated May 17, 1930; the Convention of January 20, 1930, respecting the Bank for International Settlements; and the Statutes of the Bank for International Settlements. Japan will notify to the Ministry of Foreign Affairs in Paris within six months of the first coming into force of the present Treaty its renunciation of the rights, title and interests referred to in this paragraph.

ARTICLE 9

Japan will enter promptly into negotiations with the Allied Powers so desiring for the conclusion of bilateral and multilateral agreements providing for the regulation or limitation of fishing and the conservation and development of fisheries on the high seas.

ARTICLE 10

Japan renounces all special rights and interests in China, including all benefits and privileges resulting from the provisions of the final Protocol signed at Peking on September 7, 1901, and all annexes, notes and documents supplementary thereto, and agrees to the abrogation in respect to Japan of the said protocol, annexes, notes and documents.

ARTICLE 11

Japan accepts the judgments of the International Military Tribunal for the Far East and of other Allied War Crimes Courts both within and outside Japan, and will carry out the sentences imposed thereby upon Japanese nationals imprisoned in Japan. The power to grant clemency, to reduce sentences and to parole with respect to such prisoners may not be exercised except on the decision of the Government or Governments which imposed the sentence in each instance, and on the recommendation of Japan. In the case of persons sentenced by the International Military Tribunal for the Far East, such power may not be exercised except on the decision of a majority of the Governments represented on the Tribunal, and on the recommendation of Japan.

- b) Toute notification faite en vertu des dispositions du paragraphe a) du présent article pourra mentionner que le Traité ou la Convention ainsi maintenu ou remis en vigueur ne s'appliquera pas à tel ou tel territoire, dont la Puissance qui a procédé à la notification assume les relations internationales et ce jusqu'à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle il aura été notifié au Japon que l'exception prévue en ce qui concerne ledit territoire cesse d'être applicable.

ARTICLE 8

- a) Le Japon reconnaîtra la valeur pleine et entière de tous les traités déjà conclus par les Puissances Alliées, ou qu'elles concluront ultérieurement, pour mettre fin à l'état de guerre existant depuis le 1^{er} septembre 1939, ainsi que de tous autres accords conclus par les Puissances Alliées en vue du rétablissement de la paix, ou en corrélation avec celui-ci. Le Japon accepte aussi les accords conclus en vue de la liquidation de l'ex-Société des Nations et de l'ex-Cour Permanente de Justice Internationale.
- b) Le Japon renonce à tous les droits et intérêts dont il peut se prévaloir en tant que puissance signataire des Conventions de Saint-Germain-en-Laye du 10 septembre 1919, de la Convention de Montreux du 20 juillet 1936 sur le Régime des Détroits, et de l'article 16 du Traité de Paix avec la Turquie signé à Lausanne le 24 juillet 1923.
- c) Le Japon renonce à tous les droits, titres et intérêts acquis par lui en vertu de l'Accord conclu le 20 janvier 1930 entre l'Allemagne et les Puissances Créancières et de ses annexes, y compris le Contrat de Mandat du 17 mai 1930, de la Convention du 20 janvier 1930 relative à la Banque des Règlements Internationaux, et des Statuts de la Banque des Règlements Internationaux; il est libéré de toutes les obligations qui en découlent. Le Japon notifiera au Ministère des Affaires Étrangères à Paris, dans les six mois qui suivront l'entrée en vigueur initiale du présent Traité, sa renonciation à tous les droits, titres et intérêts visés au présent paragraphe.

ARTICLE 9

Le Japon engagera à bref délai des négociations avec les Puissances Alliées qui le désireront, afin de conclure des accords bilatéraux et multilatéraux en vue de la réglementation ou de la limitation de la pêche et de la conservation et du développement des pêcheries en haute mer.

ARTICLE 10

Le Japon renonce à tous droits et intérêts spéciaux en Chine, y compris tous les privilèges et avantages résultant des dispositions du Protocole final signé à Pékin le 7 septembre 1901, ensemble tous annexes, notes et documents complémentaires. Il accepte, en ce qui le concerne, l'abrogation dudit protocole avec ses annexes, notes et documents.

ARTICLE 11

Le Japon accepte les jugements prononcés par le Tribunal Militaire International pour l'Extrême-Orient et par les autres tribunaux alliés pour la répression des crimes de guerre, au Japon et hors du Japon, et il appliquera aux ressortissants japonais incarcérés au Japon les condamnations prononcées par lesdits tribunaux. Le pouvoir d'accorder des grâces, des réductions de peine et des libérations conditionnelles à ces prisonniers ne pourra être exercé qu'en vertu d'une décision ou des Gouvernements qui ont prononcé la condamnation, dans chaque cas d'espèce, et sur la recommandation du Japon. Dans le cas de personnes condamnées par le Tribunal Militaire International pour l'Extrême-Orient, ce pouvoir ne pourra être exercé qu'en vertu d'une décision émanant de la majorité des Gouvernements représentés au Tribunal, et sur la recommandation du Japon.

ARTICLE 12

- (a) Japan declares its readiness promptly to enter into negotiations for the conclusion with each of the Allied Powers of treaties or agreements to place their trading, maritime and other commercial relations on a stable and friendly basis.
- (b) Pending the conclusion of the relevant treaty or agreement, Japan will, during a period of four years from the first coming into force of the present Treaty
 - (1) accord to each of the Allied Powers, its nationals, products and vessels
 - (i) most-favored-nation treatment with respect to customs duties, charges, restrictions and other regulations on or in connection with the importation and exportation of goods;
 - (ii) national treatment with respect to shipping, navigation and imported goods, and with respect to natural and juridical persons and their interests—such treatment to include all matters pertaining to the levying and collection of taxes, access to the courts, the making and performance of contracts, rights to property (tangible and intangible), participation in juridical entities constituted under Japanese law, and generally the conduct of all kinds of business and professional activities;
 - (2) ensure that external purchases and sales of Japanese state trading enterprises shall be based solely on commercial considerations.
- (c) In respect to any matter, however, Japan shall be obliged to accord to an Allied Power national treatment, or most-favored-nation treatment, only to the extent that the Allied Power concerned accords Japan national treatment or most-favored-nation treatment, as the case may be, in respect of the same matter. The reciprocity envisaged in the foregoing sentence shall be determined, in the case of products, vessels and juridical entities of, and persons domiciled in, any non-metropolitan territory of an Allied Power, and in the case of juridical entities of, and persons domiciled in, any state or province of an Allied Power having a federal government, by reference to the treatment accorded to Japan in such territory, state or province.
- (d) In the application of this Article, a discriminatory measure shall not be considered to derogate from the grant of national or most-favored-nation treatment, as the case may be, if such measure is based on an exception customarily provided for in the commercial treaties of the party applying it, or on the need to safeguard that party's external financial position or balance of payments (except in respect to shipping and navigation), or on the need to maintain its essential security interests, and provided such measure is proportionate to the circumstances and not applied in an arbitrary or unreasonable manner.

ARTICLE 12

- a) Le Japon se déclare prêt à engager à bref délai des négociations avec chacune des Puissances Alliées en vue de la conclusion avec celles-ci de traités ou conventions destinés à asseoir leurs relations commerciales, maritimes et autres sur une base stable et amicale.
- b) En attendant la conclusion du traité ou de la convention susvisés, et pendant une période de quatre années à dater de l'entrée en vigueur initiale du présent Traité:
- (1) le Japon accordera à chacune des Puissances Alliées, ainsi qu'aux ressortissants, aux produits et aux navires de ces Puissances
 - (i) le traitement de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane, les redevances, les restrictions et autres réglementations s'appliquant à l'importation et à l'exportation des marchandises;
 - (ii) le traitement national en ce qui concerne les transports maritimes, la navigation et les marchandises importées, ainsi que les personnes physiques et morales et leurs intérêts, ce traitement comprenant toutes les questions concernant l'assiette et le recouvrement des impôts, l'accès aux tribunaux, la passation et l'exécution des contrats, les droits de propriété (biens corporels et incorporels), la participation à des personnes morales constituées en vertu de la législation japonaise, et généralement la conduite de tous genres d'affaires et l'exercice de toutes sortes d'activités professionnelles;
 - (2) le Japon fera en sorte que les achats et les ventes opérés à l'extérieur par des entreprises commerciales japonaises nationalisées aient lieu uniquement sur la base de considérations commerciales.
- c) Toutefois, dans tous les domaines, le Japon ne sera tenu d'accorder le traitement national ou le traitement de la nation la plus favorisée à une Puissance Alliée que dans la mesure où celle-ci accorde elle-même au Japon, dans le domaine considéré, le traitement national ou, selon le cas, le traitement de la nation la plus favorisée. La réciprocité visée dans la phrase précédente sera déterminée, dans le cas de produits et de navires de l'un quelconque des territoires non-métropolitains d'une des Puissances Alliées, de personnes morales en relevant, et de personnes physiques y ayant leur domicile, ainsi que dans le cas de personnes morales relevant de l'un quelconque des États ou de l'une quelconque des provinces d'une des Puissances Alliées possédant un gouvernement fédéral, et de personnes physiques y ayant leur domicile, par référence au traitement accordé au Japon dans ledit territoire non-métropolitain, ledit État ou ladite province.
- d) Pour l'application du présent article, une mesure discriminatoire ne sera pas considérée comme une dérogation à l'octroi du traitement national ou, selon le cas, du traitement de la nation la plus favorisée, si cette mesure est basée sur une exception habituellement prévue dans les traités de commerce conclus par la Puissance qui applique ladite mesure, ou si elle est due à l'obligation où se trouve la Puissance intéressée de sauvegarder sa position financière sur le marché extérieur ou sa balance des comptes (sauf en ce qui concerne les transports maritimes et la navigation), ou de maintenir ses intérêts essentiels en matière de sécurité et sous réserve que cette mesure soit adaptée aux circonstances et qu'elle ne soit pas appliquée d'une manière arbitraire ou déraisonnable.

- (e) Japan's obligations under this Article shall not be affected by the exercise of any Allied rights under Article 14 of the present Treaty; nor shall the provisions of this Article be understood as limiting the undertakings assumed by Japan by virtue of Article 15 of the Treaty.

ARTICLE 13

- (a) Japan will enter into negotiations with any of the Allied Powers, promptly upon the request of such Power or Powers, for the conclusion of bilateral or multilateral agreements relating to international civil air transport.
- (b) Pending the conclusion of such agreement or agreements, Japan will, during a period of four years from the first coming into force of the present Treaty, extend to such Power treatment not less favorable with respect to air-traffic rights and privileges than those exercised by any such Powers at the date of such coming into force, and will accord complete equality of opportunity in respect to the operation and development of air services.
- (c) Pending its becoming a party to the Convention on International Civil Aviation in accordance with Article 93 thereof, Japan will give effect to the provisions of that Convention applicable to the international navigation of aircraft, and will give effect to the standards, practices and procedures adopted as annexes to the Convention in accordance with the terms of the Convention.

CHAPTER V

CLAIMS AND PROPERTY

ARTICLE 14

- (a) It is recognized that Japan should pay reparations to the Allied Powers for the damage and suffering caused by it during the war. Nevertheless it is also recognized that the resources of Japan are not presently sufficient, if it is to maintain a viable economy, to make complete reparation for all such damage and suffering and at the same time meet its other obligations.

Therefore,

1. Japan will promptly enter into negotiations with Allied Powers so desiring, whose present territories were occupied by Japanese forces and damaged by Japan, with a view to assisting to compensate those countries for the cost of repairing the damage done, by making available the services of the Japanese people in production, salvaging and other work for the Allied Powers in question. Such arrangements shall avoid the imposition of additional liabilities on other Allied Powers, and, where the manufacturing of raw materials is called for, they shall be supplied by the Allied Powers in question, so as not to throw any foreign exchange burden upon Japan.

- e) Les obligations incombant au Japon en vertu du présent article ne seront pas affectées par le fait qu'une Puissance Alliée exerce l'un quelconque des droits visés à l'article 14 du présent Traité; de même, les dispositions dudit article ne sauraient être considérées comme limitant les engagements assumés par le Japon en vertu de l'article 15 du présent Traité.

ARTICLE 13

- a) Le Japon engagera à bref délai des négociations avec chacune des Puissances Alliées qui le lui demandera, en vue de la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux en matière de transports aériens civils internationaux.
- b) En attendant la conclusion du ou des accords visés ci-dessus, le Japon accordera à la Puissance intéressée, pendant une période de quatre années à compter de la date de mise en vigueur initiale du présent Traité, un traitement qui ne sera pas moins favorable, en ce qui concerne les droits et privilèges en matière de transports aériens, que celui dont jouissait l'une quelconque de ces Puissances au moment de cette mise en vigueur; il accordera en outre à ladite Puissance, dans les mêmes conditions, d'égales possibilités pour le fonctionnement et le développement des services aériens.
- c) En attendant son accession à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, conformément à l'article 93 de ladite Convention, le Japon appliquera les dispositions de cette Convention en ce qui concerne la navigation internationale des aéronefs, et mettra en vigueur les standards, pratiques et procédures faisant l'objet des annexes à la Convention, et adoptés conformément aux dispositions de celle-ci.

CHAPITRE V

RÉCLAMATIONS ET BIENS

ARTICLE 14

- a) Il est reconnu que le Japon devrait payer aux Puissances Alliées la réparation des dommages et des souffrances qu'il a causés pendant la guerre. Néanmoins, il est également reconnu que le Japon, s'il doit maintenir son économie sur une base viable, ne dispose pas à l'heure actuelle de ressources suffisantes pour assurer complète réparation de tous ces dommages et de toutes ces souffrances et faire face à ses autres obligations.

En conséquence:

1. Le Japon engagera à bref délai des négociations avec les Puissances Alliées qui le désireront et dont les territoires actuels ont été occupés par les forces japonaises et endommagés par le Japon, en vue de contribuer à indemniser lesdites Puissances des frais supportés par elles pour la réparation des dommages causés, en mettant à leur disposition les services du peuple japonais dans le domaine de la production et de la récupération, ainsi que dans les autres domaines où le Japon pourra rendre des services aux Puissances Alliées en question. Ces arrangements éviteront d'imposer des charges supplémentaires à d'autres Puissances Alliées et, chaque fois que la transformation de matières premières sera nécessaire, les Puissances Alliées en question fourniront ces matières premières afin de ne pas imposer au Japon l'obligation d'effectuer des achats en devises étrangères.

2. (I) Subject to the provisions of sub-paragraph (II) below, each of the Allied Powers shall have the right to seize, retain, liquidate or otherwise dispose of all property, rights and interests of

(a) Japan and Japanese nationals,

(b) persons acting for or on behalf of Japan or Japanese nationals, and

(c) entities owned or controlled by Japan or Japanese nationals,

which on the first coming into force of the present Treaty were subject to its jurisdiction. The property, rights and interests specified in this sub-paragraph shall include those now blocked, vested or in the possession or under the control of enemy property authorities of Allied Powers, which belonged to, or were held or managed on behalf of, any of the persons or entities mentioned in (a), (b) or (c) above at the time such assets came under the controls of such authorities.

(II) The following shall be excepted from the right specified in sub-paragraph (I) above:

(i) property of Japanese natural persons who during the war resided with the permission of the Government concerned in the territory of one of the Allied Powers, other than territory occupied by Japan, except property subjected to restrictions during the war and not released from such restrictions as of the date of the first coming into force of the present Treaty;

(ii) all real property, furniture and fixtures owned by the Government of Japan and used for diplomatic or consular purposes, and all personal furniture and furnishings and other private property not of an investment nature which was normally necessary for the carrying out of diplomatic and consular functions, owned by Japanese diplomatic and consular personnel;

(iii) property belonging to religious bodies or private charitable institutions and used exclusively for religious or charitable purposes;

(iv) property, rights and interests which have come within its jurisdiction in consequence of the resumption of trade and financial relations subsequent to September 2, 1945, between the country concerned and Japan, except such as have resulted from transactions contrary to the laws of the Allied Power concerned;

(v) obligations of Japan or Japanese nationals, any right, title or interest in tangible property located in Japan, interests in enterprises organized under the laws of Japan, or any paper evidence thereof; provided that this exception shall only apply to obligations of Japan and its nationals expressed in Japanese currency.

(III) Property referred to in exceptions (i) through (v) above shall be returned subject to reasonable expenses for its preservation and administration. If any such property has been liquidated the proceeds shall be returned instead.

(IV) The right to seize, retain, liquidate or otherwise dispose of property as provided in sub-paragraph (I) above shall be exercised in accordance with the laws of the Allied Power concerned, and the owner shall have only such rights as may be given him by those laws.

2. (I) Sous réserve des dispositions du sous-paragraphe (II) ci-dessous, chacune des Puissances Alliées aura le droit de saisir, conserver, liquider ou utiliser de toute autre façon tous biens, droits et intérêts

- a) du Japon et des ressortissants japonais,
- b) des personnes agissant aux lieu et place ou pour le compte du Japon ou de ressortissants japonais, et
- c) d'organismes appartenant au Japon ou à ses ressortissants ou contrôlés par eux,

qui, lors de l'entrée en vigueur initiale du présent Traité, se trouvaient sous la juridiction de ladite Puissance Alliée. Les biens, droits et intérêts mentionnés dans le présent sous-paragraphe comprendront les biens, droits et intérêts actuellement bloqués par les autorités des Puissances Alliées chargées de la gestion des biens ennemis, ou dévolus auxdites autorités, ou se trouvant en leur possession ou sous leur contrôle, et qui appartenaient à l'une des personnes physiques ou à l'un des organismes mentionnés en a), b) ou c) ci-dessus, ou étaient détenus ou administrés pour leur compte à l'époque où lesdits avoirs sont tombés sous le contrôle desdites autorités.

(II) Ne tomberont pas sous le coup de la disposition du sous-paragraphe (I) ci-dessus

- (i) les biens des personnes physiques japonaises qui, pendant la guerre, et avec l'autorisation du Gouvernement intéressé, ont résidé sur le territoire d'une des Puissances Alliées, non occupé par le Japon, à l'exception des biens soumis, durant la guerre, à des restrictions et n'en ayant pas été libérés à la date de l'entrée en vigueur initiale du présent Traité;
- (ii) tous les biens immobiliers, meubles meublants et immeubles par destination, appartenant au Gouvernement japonais et utilisés à des fins diplomatiques ou consulaires, et tous les meubles, matériel et biens personnels n'ayant pas le caractère de valeurs de placement, qui étaient normalement nécessaires pour l'exercice de fonctions diplomatiques et consulaires et qui appartenaient à des fonctionnaires diplomatiques et consulaires japonais;
- (iii) les biens appartenant à des organisations religieuses ou à des institutions philanthropiques privées et utilisées exclusivement à des fins religieuses ou philanthropiques;
- (iv) les biens, droits et intérêts qui sont passés sous la juridiction de la Puissance Alliée intéressée du fait de la reprise des relations commerciales et financières, postérieurement au 2 septembre 1945, entre celle-ci et le Japon, sous réserve que ce passage sous la juridiction de ladite Puissance Alliée n'aura pas été la conséquence de transactions contraires à la législation de cette Puissance Alliée;
- (v) les obligations souscrites par le Japon ou par des ressortissants japonais, tous droits, titres ou intérêts dans des biens corporels sis au Japon, tout intérêt dans des entreprises organisées conformément à la législation du Japon ou tout document établissant lesdits droits, titres ou intérêts, étant entendu que cette exception s'appliquera exclusivement à des obligations du Japon et de ses ressortissants libellées en monnaie japonaise.

(III) Les biens visés ci-dessus par les exceptions (i) à (v) inclus devront être restitués sous réserve du paiement d'indemnités raisonnables pour leur conservation et leur administration. Si l'un quelconque desdits biens a fait l'objet d'une liquidation, le produit de cette opération sera remboursé à l'intéressé en remplacement dudit bien.

(IV) Le droit prévu au sous-paragraphe (I) ci-dessus de saisir, conserver et liquider ces biens, ou d'en disposer de toute autre manière, devra être exercé conformément à la législation de la Puissance Alliée intéressée, et leur propriétaire n'aura que les droits accordés par la législation en question.

(V) The Allied Powers agree to deal with Japanese trademarks and literary and artistic property rights on a basis as favorable to Japan as circumstances ruling in each country will permit.

- (b) Except as otherwise provided in the present Treaty, the Allied Powers waive all reparations claims of the Allied Powers, other claims of the Allied Powers and their nationals arising out of any actions taken by Japan and its nationals in the course of the prosecution of the war, and claims of the Allied Powers for direct military costs of occupation.

ARTICLE 15

- (a) Upon application made within nine months of the coming into force of the present Treaty between Japan and the Allied Power concerned, Japan will, within six months of the date of such application, return the property, tangible and intangible, and all rights or interests of any kind in Japan of each Allied Power and its nationals which was within Japan at any time between December 7, 1941, and September 2, 1945, unless the owner has freely disposed thereof without duress or fraud. Such property shall be returned free of all encumbrances and charges to which it may have become subject because of the war, and without any charges for its return. Property whose return is not applied for by or on behalf of the owner or by his Government within the prescribed period may be disposed of by the Japanese Government as it may determine. In cases where such property was within Japan on December 7, 1941, and cannot be returned or has suffered injury or damage as a result of the war, compensation will be made on terms not less favorable than the terms provided in the draft Allied Powers Property Compensation Law approved by the Japanese Cabinet on July 13, 1951.
- (b) With respect to industrial property rights impaired during the war, Japan will continue to accord to the Allied Powers and their nationals benefits no less than those heretofore accorded by Cabinet Orders No. 309 effective September 1, 1949, No. 12 effective January 28, 1950, and No. 9 effective February 1, 1950, all as now amended, provided such nationals have applied for such benefits within the time limits prescribed therein.
- (c) (i) Japan acknowledges that the literary and artistic property rights which existed in Japan on December 6, 1941, in respect to the published and unpublished works of the Allied Powers and their nationals have continued in force since that date, and recognizes those rights which have arisen, or but for the war would have arisen, in Japan since that date, by the operation of any conventions and agreements to which Japan was a party on that date, irrespective of whether or not such conventions or agreements were abrogated or suspended upon or since the outbreak of war by the domestic law of Japan or of the Allied Power concerned.
- (ii) Without the need for application by the proprietor of the right and without the payment of any fee or compliance with any other formality, the period from December 7, 1941, until the coming

(V) Les Puissances Alliées conviennent de traiter les marques de fabrique et les droits de propriété littéraire et artistique japonais sur une base aussi favorable pour le Japon que les conditions prévalant dans chaque pays le permettront.

- b) Sous réserve des dispositions contraires du présent Traité, les Puissances Alliées renoncent à toutes demandes de leur part en matière de réparations, à toutes autres demandes de leur part et de celle de leurs ressortissants résultant de mesures quelconques prises par le Japon et par ses ressortissants au cours de la conduite de la guerre, ainsi qu'à toutes demandes de leur part relatives au paiement de dépenses militaires directes d'occupation.

ARTICLE 15

- a) A la suite de toute demande qui lui sera présentée dans un délai de neuf mois à compter de l'entrée en vigueur du présent Traité entre la Puissance Alliée intéressée et le Japon, le Japon restituera, dans les six mois qui suivront le dépôt de ladite demande, les biens corporels et incorporels, ainsi que tous les droits ou intérêts de toute nature sis au Japon que chacune des Puissances Alliées et ses ressortissants possédaient au Japon entre le 7 décembre 1941 et le 2 septembre 1945, à moins que le propriétaire n'en ait librement disposé, sans que sa décision lui ait été extorquée par la violence ou le dol. Lesdits biens seront restitués libres de toute charge et servitude qui auraient pu les grever du fait de la guerre et sans qu'il y ait à payer aucuns frais pour leur restitution. Le Gouvernement japonais pourra disposer comme il l'entendra des biens qui n'auront pas été réclamés par leurs propriétaires ou en leur nom ou encore par leur gouvernement, dans les délais prescrits. Dans le cas où ces biens se trouvaient au Japon le 7 décembre 1941, mais ne pourraient pas être restitués ou auraient subi des dommages ou des dégâts du fait de la guerre, il sera accordé une indemnité à des conditions au moins aussi favorables que celles prévues par le projet de loi relatif à la compensation accordée sur les biens alliés, qui a été approuvé par le Cabinet japonais le 13 juillet 1951.
- b) En ce qui concerne les droits de propriété industrielle qui ont été compromis durant la guerre, le Japon continuera d'accorder aux Puissances Alliées et à leurs ressortissants des avantages au moins égaux à ceux qui étaient accordés jusqu'ici en vertu des "Cabinet Orders" N° 309, promulgué le 1^{er} septembre 1949, N° 12, promulgué le 28 janvier 1950, et N° 9, promulgué le 1^{er} février 1950, dans leur présente rédaction, sous réserve que lesdits ressortissants en aient fait la demande dans les délais qui y sont prévus.
- c) (i) Le Japon convient que les droits de propriété littéraire et artistique existant au Japon le 6 décembre 1941 et concernant les œuvres, publiées ou inédites, des Puissances Alliées et de leurs ressortissants sont demeurés valables depuis cette date, et reconnaît l'existence des droits nés au Japon depuis cette date—ou qui y seraient nés, si la guerre n'avait pas éclaté—en vertu de toutes conventions et de tous accords auxquels le Japon était partie à ladite date, que lesdites conventions ou accords aient été abrogés ou non ou que l'application en ait été ou non suspendue à la date à laquelle la guerre a éclaté ou depuis cette date, en vertu de mesures législatives internes prises par le Japon ou par la Puissance Alliée intéressée.
- (ii) Sans que le propriétaire des droits ait à en faire la demande et sans qu'il soit tenu de payer aucune taxe ou d'accomplir aucune formalité supplémentaire, la période allant du 7 décembre 1941

into force of the present Treaty between Japan and the Allied Power concerned shall be excluded from the running of the normal term of such rights; and such period, with an additional period of six months, shall be excluded from the time within which a literary work must be translated into Japanese in order to obtain translating rights in Japan.

ARTICLE 16

As an expression of its desire to indemnify those members of the armed forces of the Allied Powers who suffered undue hardships while prisoners of war of Japan, Japan will transfer its assets and those of its nationals in countries which were neutral during the war, or which were at war with any of the Allied Powers, or, at its option, the equivalent of such assets, to the International Committee of the Red Cross which shall liquidate such assets and distribute the resultant fund to appropriate national agencies, for the benefit of former prisoners of war and their families on such basis as it may determine to be equitable. The categories of assets described in Article 14 (a) 2(II) (ii) through (v) of the present Treaty shall be excepted from transfer as well as assets of Japanese natural persons not residents of Japan on the first coming into force of the Treaty. It is equally understood that the transfer provision of this Article has no application to the 19,770 shares in the Bank for International Settlements presently owned by Japanese financial institutions.

ARTICLE 17

- (a) Upon the request of any of the Allied Powers, the Japanese Government shall review and revise in conformity with international law any decision or order of the Japanese Prize Courts in cases involving ownership rights of nationals of that Allied Power and shall supply copies of all documents comprising the records of these cases, including the decisions taken and orders issued. In any case in which such review or revision shows that restoration is due, the provisions of Article 15 shall apply to the property concerned.
- (b) The Japanese Government shall take the necessary measures to enable nationals of any of the Allied Powers at any time within one year from the coming into force of the present Treaty between Japan and the Allied Power concerned to submit to the appropriate Japanese authorities for review any judgment given by a Japanese court between December 7, 1941, and such coming into force, in any proceedings in which any such national was unable to make adequate presentation of his case either as plaintiff or defendant. The Japanese Government shall provide that, where the national has suffered injury by reason of any such judgment, he shall be restored in the position in which he was before the judgment was given or shall be afforded such relief as may be just and equitable in the circumstances.

ARTICLE 18

- (a) It is recognized that the intervention of the state of war has not affected the obligation to pay pecuniary debts arising out of obligations and contracts (including those in respect of bonds) which existed and rights which were acquired before the existence of a state of war, and which are due by the Government or nationals of Japan

jusqu'au jour de l'entrée en vigueur du présent Traité entre la Puissance Alliée intéressée et le Japon sera déduite de la durée normale de validité desdits droits, et ladite période, augmentée d'une période supplémentaire de six mois, sera déduite du délai au cours duquel une œuvre littéraire doit être traduite en japonais pour permettre à son auteur d'obtenir des droits de traduction au Japon.

ARTICLE 16

Comme preuve de son désir d'indemniser les membres des forces armées des Puissances Alliées qui ont subi des épreuves injustifiées tandis qu'ils étaient prisonniers de guerre des Japonais, le Japon transférera ses avoirs et ceux de ses ressortissants, sis dans des pays qui étaient neutres durant la guerre ou qui étaient en guerre avec l'une quelconque des Puissances Alliées, ou, à son choix, l'équivalent desdits avoirs, au Comité International de la Croix-Rouge, qui les liquidera et distribuera aux organismes nationaux appropriés les fonds résultant de cette liquidation au profit des ex-prisonniers de guerre et de leurs familles, de la manière qu'il estimera équitable. Les catégories d'avoirs énumérées aux articles 14 a), 2 (II), de (ii) à (v) inclus, du présent Traité échapperont au transfert, ainsi que les avoirs de personnes physiques japonaises ne résidant pas au Japon à la date de l'entrée en vigueur initiale du Traité. Il est entendu également que les dispositions du présent article relatives au transfert d'avoirs japonais ne s'appliquent pas aux 19,770 actions de la Banque des Règlements Internationaux appartenant actuellement à des organismes financiers japonais.

ARTICLE 17

- a) A la requête de l'une quelconque des Puissances Alliées, le Gouvernement japonais procédera, conformément aux dispositions du droit international, à un nouvel examen et à la révision de toute ordonnance ou décision prise par les tribunaux de prises japonais au sujet d'affaires intéressant des droits de propriété de ressortissants de ladite Puissance Alliée, et il fournira des copies de toutes pièces relatives auxdites affaires, y compris du texte des ordonnances rendues et des décisions prises. Dans tous les cas où ledit examen ou ladite révision fera apparaître la nécessité d'une restitution, les dispositions de l'article 15 s'appliqueront aux biens en question.
- b) Le Gouvernement japonais prendra les mesures nécessaires en vue de permettre aux ressortissants de l'une quelconque des Puissances Alliées de présenter aux autorités japonaises compétentes, à n'importe quel moment de l'année qui suivra l'entrée en vigueur du présent Traité entre la Puissance Alliée intéressée et le Japon, une requête en vue de la révision de toute décision prise par un tribunal japonais entre le 7 décembre 1941 et l'entrée en vigueur du présent Traité dans un procès quelconque où l'un de ces ressortissants n'aura pas été en mesure d'exposer convenablement sa cause soit en qualité de demandeur, soit en qualité de défendeur. Le Gouvernement japonais prendra les mesures nécessaires pour que le ressortissant qui a subi un préjudice du fait de tout jugement de cette nature soit rétabli dans la situation où il se trouvait avant le prononcé du jugement ou reçoive telle compensation qui pourra, en la circonstance, être juste et équitable.

ARTICLE 18

- a) Il est reconnu que l'intervention de l'état de guerre n'a nullement affecté l'obligation de payer les dettes en argent provenant d'engagements et de contrats (y compris les obligations) existant antérieurement à la guerre, ou de droits acquis avant l'ouverture des hostilités, et dont sont redevables le Gouvernement japonais ou ses ressortissants

to the Government or nationals of one of the Allied Powers, or are due by the Government or nationals of one of the Allied Powers to the Government or nationals of Japan. The intervention of a state of war shall equally not be regarded as affecting the obligation to consider on their merits claims for loss or damage to property or for personal injury or death which arose before the existence of a state of war, and which may be presented or re-presented by the Government of one of the Allied Powers to the Government of Japan, or by the Government of Japan to any of the Governments of the Allied Powers. The provisions of this paragraph are without prejudice to the rights conferred by Article 14.

- (b) Japan affirms its liability for the prewar external debt of the Japanese State and for debts of corporate bodies subsequently declared to be liabilities of the Japanese State, and expresses its intention to enter into negotiations at an early date with its creditors with respect to the resumption of payments on those debts; to encourage negotiations in respect to other prewar claims and obligations; and to facilitate the transfer of sums accordingly.

ARTICLE 19

- (a) Japan waives all claims of Japan and its nationals against the Allied Powers and their nationals arising out of the war or out of actions taken because of the existence of a state of war, and waives all claims arising from the presence, operations or actions of forces or authorities of any of the Allied Powers in Japanese territory prior to the coming into force of the present Treaty.
- (b) The foregoing waiver includes any claims arising out of actions taken by any of the Allied Powers with respect to Japanese ships between September 1, 1939, and the coming into force of the present Treaty, as well as any claims and debts arising in respect to Japanese prisoners of war and civilian internees in the hands of the Allied Powers, but does not include Japanese claims specifically recognized in the laws of any Allied Power enacted since September 2, 1945.
- (c) Subject to reciprocal renunciation, the Japanese Government also renounced all claims (including debts) against Germany and German nationals on behalf of the Japanese Government and Japanese nationals, including intergovernmental claims and claims for loss or damage sustained during the war, but excepting (a) claims in respect of contracts entered into and rights acquired before September 1, 1939, and (b) claims arising out of trade and financial relations between Japan and Germany after September 2, 1945. Such renunciation shall not prejudice actions taken in accordance with Articles 16 and 20 of the present Treaty.
- (d) Japan recognizes the validity of all acts and omissions done during the period of occupation under or in consequence of directives of the occupation authorities or authorized by Japanese law at that time, and will take no action subjecting Allied nationals to civil or criminal liability arising out of such acts or omissions.

à l'égard du Gouvernement ou de ressortissants d'une des Puissances Alliées, ou bien dont le Gouvernement ou des ressortissants d'une des Puissances Alliées sont redevables à l'égard du Gouvernement ou de ressortissants japonais. L'intervention de l'état de guerre ne sera pas non plus considérée comme portant atteinte à l'obligation d'examiner le bien-fondé des plaintes pour pertes ou dommages matériels ou pour blessure corporelle ou décès, dont l'origine est antérieure à l'existence de l'état de guerre, et qui pourront être présentées pour la première fois ou soumises à nouveau par le Gouvernement d'une des Puissances Alliées au Gouvernement japonais ou par le Gouvernement japonais à l'un quelconque des Gouvernements des Puissances Alliées. Les dispositions du présent paragraphe n'affectent en rien les droits conférés par l'article 14.

- b) Le Japon reconnaît ses obligations en ce qui concerne la dette extérieure d'avant-guerre du Gouvernement japonais et les dettes de personnes morales pour lesquelles l'État japonais a été subséquemment déclaré responsable, et il exprime son intention d'engager à une date prochaine des négociations avec ses créanciers en vue de la reprise des paiements afférents auxdites dettes, de favoriser les négociations relatives aux autres revendications ou obligations d'avant-guerre, et de faciliter le transfert des sommes nécessaires à cet effet.

ARTICLE 19

- a) Le Japon renonce, en son nom propre et au nom de ses ressortissants, à toute réclamation contre les Puissances Alliées et leurs ressortissants provenant de la guerre ou de mesures prises par les Puissances Alliées du fait de l'existence d'un état de guerre, et il renonce à toute réclamation fondée sur la présence, les opérations et les actes des forces armées ou des autorités de l'une quelconque des Puissances Alliées sur le territoire japonais avant l'entrée en vigueur du présent Traité.
- b) La renonciation ci-dessus s'étend à toutes réclamations provenant de mesures prises par l'une quelconque des Puissances Alliées à l'égard des navires japonais entre le 1^{er} septembre 1939 et la date d'entrée en vigueur du présent Traité, ainsi qu'à toutes réclamations et créances ayant trait à des prisonniers de guerre et à des internés civils japonais aux mains des Puissances Alliées. Cette renonciation ne s'étendra pas aux réclamations japonaises reconnues formellement dans les textes législatifs promulgués depuis le 2 septembre 1945 par l'une quelconque des Puissances Alliées.
- c) Sous réserve d'une renonciation réciproque, le Gouvernement japonais renonce également à toutes réclamations (y compris les créances afférentes à des dettes) à l'encontre de l'Allemagne et de ressortissants allemands au nom du Gouvernement japonais et de ressortissants japonais, y compris les réclamations intergouvernementales et les réclamations pour pertes ou dommages subis au cours de la guerre, mais à l'exclusion a) des réclamations relatives à des contrats passés et à des droits acquis avant le 1^{er} septembre 1939, et b) des réclamations découlant de rapports commerciaux et financiers intervenus entre le Japon et l'Allemagne après le 2 septembre 1945. Cette renonciation n'ira pas à l'encontre des mesures prises en application des articles 16 et 20 du présent Traité.
- d) Le Japon reconnaît la validité de tous actes et omissions intervenus au cours de la période d'occupation du fait ou en conséquence de directives des autorités d'occupation, ou autorisés par la législation japonaise à cette époque; il ne prendra aucune mesure tendant à mettre en jeu la responsabilité civile ou pénale de ressortissants alliés découlant desdits actes ou omissions.

ARTICLE 20

Japan will take all necessary measures to ensure such disposition of German assets in Japan as has been or may be determined by those powers entitled under the Protocol of the proceedings of the Berlin Conference of 1945 to dispose of those assets, and pending the final disposition of such assets will be responsible for the conservation and administration thereof.

ARTICLE 21

Notwithstanding the provisions of Article 25 of the present Treaty, China shall be entitled to the benefits of Articles 10 and 14 (a) 2; and Korea to the benefits of Articles 2, 4, 9 and 12 of the present Treaty.

CHAPTER VI

SETTLEMENT OF DISPUTES

ARTICLE 22

If in the opinion of any Party to the present Treaty there has arisen a dispute concerning the interpretation or execution of the Treaty, which is not settled by reference to a special claims tribunal or by other agreed means, the dispute shall, at the request of any party thereto, be referred for decision to the International Court of Justice. Japan and those Allied Powers which are not already parties to the Statute of the International Court of Justice will deposit with the Registrar of the Court, at the time of their respective ratifications of the present Treaty, and in conformity with the resolution of the United Nations Security Council, dated October 15, 1946, a general declaration accepting the jurisdiction, without special agreement, of the Court generally in respect to all disputes of the character referred to in this Article.

CHAPTER VII

FINAL CLAUSES

ARTICLE 23

- (a) The present Treaty shall be ratified by the States which sign it, including Japan, and will come into force for all the States which have then ratified it, when instruments of ratification have been deposited by Japan and by a majority, including the United States of America as the principal occupying power, of the following States, namely Australia, Canada, Ceylon, France, Indonesia, the Kingdom of the Netherlands, New Zealand, Pakistan, the Republic of the Philippines, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America. The present Treaty shall come into force for each State which subsequently ratifies it, on the date of the deposit of its instrument of ratification.
- (b) If the Treaty has not come into force within nine months after the date of the deposit of Japan's ratification, any State which has ratified it may bring the Treaty into force between itself and Japan by a notification to that effect given to the Governments of Japan and the United States of America not later than three years after the date of deposit of Japan's ratification.

ARTICLE 20

Le Japon prendra toutes mesures nécessaires en vue d'assurer l'utilisation des avoirs allemands au Japon conformément aux décisions qui ont été ou qui seront adoptées par les Puissances habilitées, en vertu du Protocole de procédure de la Conférence de Berlin de 1945, à disposer desdits avoirs, et, en attendant qu'il ait été statué sur l'affectation définitive des avoirs en question, il assumera la responsabilité de leur conservation et de leur administration.

ARTICLE 21

Nonobstant les dispositions de l'article 25 du présent Traité, la Chine sera admise à bénéficier des dispositions des articles 10 et 14 a) 2, et la Corée sera admise à bénéficier des dispositions des articles 2, 4, 9 et 12 du présent Traité.

CHAPITRE VI

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

ARTICLE 22

Si, de l'avis de l'une quelconque des Parties au présent Traité, un différend a surgi en ce qui concerne l'interprétation ou l'application du Traité, et que ledit différend ne puisse être réglé par recours à un Tribunal spécial de réclamations ou par une autre voie adoptée d'un commun accord, il sera, à la demande de l'une des parties du différend, soumis pour décision à la Cour Internationale de Justice. Le Japon et celles des Puissances Alliées qui n'ont pas encore adhéré aux Statuts de la Cour Internationale de Justice déposeront auprès du Greffier de la Cour, au moment de la ratification du présent Traité par chacun d'eux, et conformément à la résolution adoptée le 15 octobre 1946 par le Conseil de Sécurité des Nations Unies, une déclaration de principe, aux termes de laquelle ils se soumettent d'une manière générale, sans qu'un accord spécial doive être passé à cet effet, à la juridiction de la Cour en ce qui concerne tous les différends du genre de ceux auxquels se réfère le présent article.

CHAPITRE VII

CLAUSES FINALES

ARTICLE 23

- a) Le présent Traité sera ratifié par les États signataires, y compris le Japon, et entrera en vigueur pour tous les États qui l'auront ainsi ratifié lorsque les instruments de ratification auront été déposés par le Japon et par la majorité des États ci-après, à savoir, les États-Unis d'Amérique, l'Australie, le Canada, Ceylan, la France, l'Indonésie, la Nouvelle-Zélande, le Pakistan, le Royaume des Pays-Bas, la République des Philippines et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, étant entendu que cette majorité devra comprendre les États-Unis d'Amérique, en leur qualité de principale puissance occupante. Il entrera en vigueur pour chaque État qui le ratifiera subséquentement à la date du dépôt de son instrument de ratification.
- b) Si l'entrée en vigueur du Traité n'est pas intervenue dans les neuf mois qui suivront le dépôt de l'instrument de ratification du Traité par le Japon, tout État qui aura ratifié ledit Traité pourra le mettre en vigueur entre lui-même et le Japon au moyen d'une notification adressée à cette fin aux Gouvernements du Japon et des États-Unis d'Amérique dans les trois ans qui suivront la date du dépôt de l'instrument de ratification du Traité par le Japon.

ARTICLE 24

All instruments of ratification shall be deposited with the Government of the United States of America which will notify all the signatory States of each such deposit, of the date of the coming into force of the Treaty under paragraph (a) of Article 23, and of any notification made under paragraph (b) of Article 23.

ARTICLE 25

For the purposes of the present Treaty the Allied Powers shall be the States at war with Japan, or any State which previously formed a part of the territory of a State named in Article 23, provided that in each case the State concerned has signed and ratified the Treaty. Subject to the provisions of Article 21, the present Treaty shall not confer any rights, titles or benefits on any State which is not an Allied Power as herein defined; nor shall any right, title or interest of Japan be deemed to be diminished or prejudiced by any provision of the Treaty in favour of a State which is not an Allied Power as so defined.

ARTICLE 26

Japan will be prepared to conclude with any State which signed or adhered to the United Nations Declaration of January 1, 1942, and which is at war with Japan, or with any State which previously formed a part of the territory of a State named in Article 23, which is not a signatory of the present Treaty, a bilateral Treaty of Peace on the same or substantially the same terms as are provided for in the present Treaty, but this obligation on the part of Japan will expire three years after the first coming into force of the present Treaty. Should Japan make a peace settlement or war claims settlement with any State granting that State greater advantages than those provided by the present Treaty, those same advantages shall be extended to the parties to the present Treaty.

ARTICLE 27

The present Treaty shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America which shall furnish each signatory State with a certified copy thereof.

IN FAITH WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries have signed the present Treaty.

DONE at the city of San Francisco this eighth day of September 1951, in the English, French, and Spanish languages, all being equally authentic, and in the Japanese language.

(Here follow the names of the signatories for Argentina, Australia, the Kingdom of Belgium, Bolivia, Brazil, Cambodia, Canada, Ceylon, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, the Dominican Republic, Ecuador, Egypt, El Salvador, Ethiopia, France, Greece, Guatemala, Haiti, Honduras, Indonesia, Iran, Iraq, Laos, Lebanon, Liberia, the Grand Duchy of Luxembourg, Mexico, the Kingdom of the Netherlands, New Zealand, Nicaragua, the Kingdom of Norway, Pakistan, Panama, Paraguay, Peru, the Republic of the Philippines, Saudi Arabia, Syria, the Republic of Turkey, the Union of South Africa, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the United States of America, Uruguay, Venezuela, Viet Nam and Japan.)

ARTICLE 24

Tous les instruments de ratification devront être déposés auprès du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui notifiera à tous les États signataires chacun de ces dépôts, ainsi que la date d'entrée en vigueur du Traité en vertu du paragraphe a) de l'article 23 et toutes les notifications qu'il aura reçues en application du paragraphe b) de l'article 23 du présent Traité.

ARTICLE 25

Aux fins du présent Traité, on entendra par Puissances Alliées les États se trouvant en état de guerre avec le Japon ou tout État qui faisait antérieurement partie du territoire d'un État désigné à l'article 23, sous réserve que, dans chaque cas, l'État intéressé ait signé et ratifié le Traité. Exception faite des dispositions de l'article 21, le présent Traité ne conférera aucun droit, titre ou avantage à aucun État qui n'est pas une Puissance Alliée aux termes de la définition ci-dessus; aucun des droits, titres ou intérêts du Japon ne devra non plus être considéré comme diminué ou affecté par une disposition quelconque du présent Traité au bénéfice d'un État qui n'est pas une Puissance Alliée aux termes de la définition ci-dessus.

ARTICLE 26

Le Japon devra être prêt à conclure avec tout État qui a signé la Déclaration des Nations Unies du 1^{er} janvier 1942 ou qui a adhéré à ladite Déclaration, et qui se trouve en état de guerre avec le Japon ou avec tout État qui faisait antérieurement partie du territoire d'un État désigné à l'article 23 et qui n'est pas signataire du présent Traité, un Traité de Paix bilatéral aux mêmes conditions que celles qui sont prévues dans le présent Traité, ou à des conditions sensiblement équivalentes, mais cette obligation de la part du Japon prendra fin trois ans après l'entrée en vigueur initiale du présent Traité. Au cas où le Japon concluerait avec un État quelconque un règlement de paix ou un règlement des créances de guerre accordant audit État des avantages supérieurs à ceux qui sont prévus par le présent Traité, ces mêmes avantages seront étendus aux États qui sont parties au présent Traité.

ARTICLE 27

Le présent Traité sera déposé aux Archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui en fournira une copie certifiée conforme à chacun des États signataires.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés ont apposé leur signature au bas du présent Traité.

Fait en la ville de San-Francisco, ce huitième jour du mois de septembre 1951, en langues anglaise, française et espagnole, toutes faisant également foi, ainsi qu'en langue japonaise.

(Suivent les noms des signataires pour l'Argentine, l'Australie, le Royaume de Belgique, la Bolivie, le Brésil, le Cambodge, le Canada, Ceylan, le Chili, la Colombie, Costa-Rica, Cuba, la République Dominicaine, l'Équateur, l'Égypte, le Salvador, l'Éthiopie, la France, la Grèce, le Guatemala, Haïti, le Honduras, l'Indonésie, l'Iran, l'Irak, le Laos, le Liban, le Liberia, le Grand Duché de Luxembourg, le Mexique, le Royaume des Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, le Nicaragua, le Royaume de Norvège, le Pakistan, le Panama, le Paraguay, le Pérou, la République des Philippines, l'Arabie Saoudite, la Syrie, la République de Turquie, l'Union Sud-Africaine, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les États-Unis d'Amérique, l'Uruguay, le Venezuela, le Viet-Nam et le Japon.)

II

DECLARATION

With respect to the Treaty of Peace signed this day, the Government of Japan makes the following Declaration:

1. Except as otherwise provided in the said Treaty of Peace, Japan recognizes the full force of all presently effective multilateral international instruments to which Japan was a party on September 1, 1939, and declares that it will, on the first coming into force of the said Treaty, resume all its rights and obligations under those instruments. Where, however, participation in any instrument involves membership in an international organization of which Japan ceased to be a member on or after September 1, 1939, the provisions of the present paragraph shall be dependent on Japan's re-admission to membership in the organization concerned.

2. It is the intention of the Japanese Government formally to accede to the following international instruments within the shortest practicable time, not to exceed one year from the first coming into force of the Treaty of Peace:

- (1) Protocol opened for signature at Lake Success on December 11, 1946, amending the agreements, conventions and protocols on narcotic drugs of January 23, 1912, February 11, 1925, February 19, 1925, July 13, 1931, November 27, 1931, and June 26, 1936;
- (2) Protocol opened for signature at Paris on November 19, 1948, bringing under international control drugs outside the scope of the convention of July 13, 1931, for limiting the manufacture and regulating the distribution of narcotic drugs, as amended by the protocol signed at Lake Success on December 11, 1946;
- (3) International Convention on the Execution of Foreign Arbitral Awards signed at Geneva on September 26, 1927;
- (4) International Convention relating to Economic Statistics with protocol signed at Geneva on December 14, 1928, and Protocol amending the International Convention of 1928 relating to Economic Statistics signed at Paris on December 9, 1948;
- (5) International Convention relating to the Simplification of Customs Formalities, with protocol of signature, signed at Geneva on November 3, 1923;
- (6) Agreement of Madrid of April 14, 1891, for the Prevention of False Indications of Origin of Goods, as revised at Washington on June 2, 1911, at The Hague on November 6, 1925, and at London on June 2, 1934;
- (7) Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Transportation by Air, and additional protocol, signed at Warsaw on October 12, 1929;
- (8) Convention on Safety of Life at Sea opened for signature at London on June 10, 1948;
- (9) Geneva conventions of August 12, 1949, for the protection of war victims.

II

DÉCLARATION

En ce qui concerne le Traité de Paix signé à la date de ce jour, le Gouvernement du Japon fait la Déclaration suivante:

1. Sous réserve des dispositions contraires dudit Traité de Paix, le Japon reconnaît la validité pleine et entière de tous les accords internationaux multilatéraux actuellement en vigueur auxquels le Japon était partie à la date du 1^{er} septembre 1939, et il déclare que, lors de l'entrée en vigueur initiale dudit Traité, il recouvrera tous les droits et assumera de nouveau toutes les obligations découlant desdits accords. Toutefois, au cas où le fait d'être partie à un tel accord impliquerait la qualité de membre d'une organisation internationale dont le Japon a cessé d'être membre à la date du 1^{er} septembre 1939 ou depuis cette date, les dispositions du présent paragraphe seront subordonnées à la réadmission du Japon en qualité de membre de l'organisation en question.

2. Le Gouvernement japonais a l'intention d'accéder officiellement aux accords internationaux ci-après dans le plus bref délai possible, lequel ne devra pas excéder une année à dater de l'entrée en vigueur initiale du Traité de Paix:

- (1) Protocole ouvert à la signature à Lake Success à la date du 11 décembre 1946, modifiant les accords, conventions et protocoles relatifs aux stupéfiants en date des 23 janvier 1912, 11 février 1925, 19 février 1925, 13 juillet 1931, 27 novembre 1931 et 26 juin 1936;
- (2) Protocole ouvert à la signature à Paris à la date du 19 novembre 1948, plaçant sous contrôle international les stupéfiants non visés par la convention du 13 juillet 1931, modifiée par le protocole signé à Lake Success à la date du 11 décembre 1946, limitant la fabrication et réglementant la distribution des stupéfiants;
- (3) Convention Internationale, signée à Genève le 26 septembre 1927, relative à l'Exécution des Sentences Arbitrales rendues par des Instances Étrangères;
- (4) Convention Internationale relative aux Statistiques Économiques, avec Protocole, signés à Genève le 14 décembre 1928, et Protocole modifiant la Convention Internationale de 1928 relative aux Statistiques Économiques, signé à Paris le 9 décembre 1948;
- (5) Convention Internationale relative à la Simplification des Formalités Douanières, avec Protocole de Signature, signés à Genève le 3 novembre 1923;
- (6) Arrangement de Madrid du 14 avril 1891 concernant la Répression des Fausses Indications de Provenance sur les Marchandises, tel qu'il a été révisé à Washington le 2 juin 1911, à La Haye le 6 novembre 1925 et à Londres le 2 juin 1934;
- (7) Convention en vue de l'Unification de Certaines Règles en Matière de Transports Aériens Internationaux, et Protocole additionnel, signés à Varsovie le 12 octobre 1929;
- (8) Convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, ouverte à la signature à Londres le 10 juin 1948;
- (9) Conventions de Genève du 12 août 1949, relatives à la Protection des Victimes de Guerre.

3. It is equally the intention of the Japanese Government, within six months of the first coming into force of the Treaty of Peace, to apply for Japan's admission to participation in (a) the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and, as soon as Japan is itself a party to that Convention, to accept the International Air Services Transit Agreement, also opened for signature at Chicago on December 7, 1944; and (b) the Convention of the World Meteorological Organization opened for signature at Washington on October 11, 1947.

DONE at the city of San Francisco this eighth day of September 1951.

(Here follow the names of the signatories for Japan.)

DECLARATION

With respect to the Treaty of Peace signed this day, the Government of Japan makes the following Declaration:

Japan will recognize any Commission, Delegation or other Organization authorized by any of the Allied Powers to identify, list, maintain or regulate its war graves, cemeteries and memorials in Japanese territory; will facilitate the work of such Organizations; and will, in respect of the above-mentioned war graves, cemeteries and memorials, enter into negotiations for the conclusion of such agreements as may prove necessary with the Allied Power concerned, or with any Commission, Delegation or other Organization authorized by it.

Japan trusts that the Allied Powers will enter into discussions with the Japanese Government with a view to arrangements being made for the maintenance of any Japanese war graves or cemeteries which may exist in the territories of the Allied Powers and which it is desired to preserve.

DONE at the city of San Francisco this eighth day of September 1951.

(Here follow the names of the signatories for Japan.)

III

PROTOCOL

The Undersigned, duly authorized to that effect, have agreed on the following provisions for regulating the question of Contracts, Periods of Prescription and Negotiable Instruments, and the question of Contracts of Insurance, upon the restoration of peace with Japan:

CONTRACTS, PRESCRIPTION AND NEGOTIABLE INSTRUMENTS

A. CONTRACTS

1. Any contract which required for its execution intercourse between any of the parties thereto having become enemies as defined in part F shall, subject to the exceptions set out in paragraphs 2 and 3 below, be deemed to have been dissolved as from the time when any of the parties thereto became enemies. Such dissolution, however, is without prejudice to the provisions of Articles 15 and 18 of the Treaty of Peace signed this day, nor shall it relieve any party to the contract from the obligation to repay amounts received as advances or as payments on account and in respect of which such party has not rendered performance in return.

3. Le Gouvernement japonais a également l'intention de demander, dans les six mois qui suivront l'entrée en vigueur initiale du Traité de Paix, l'autorisation a) d'accéder à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et, dès que le Japon sera lui-même partie à ladite Convention, d'accepter l'Accord relatif au Transit des Services Aériens Internationaux, ouvert également à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et b) d'accéder à la Convention de l'Organisation Météorologique Mondiale, ouverte à la signature à Washington le 11 octobre 1947.

Fait en la ville de San-Francisco, ce huitième jour du mois de septembre 1951.

(Suivent les noms des signataires pour le Japon.)

DÉCLARATION

En ce qui concerne le Traité de Paix signé à la date de ce jour, le Gouvernement du Japon fait la déclaration suivante:

Le Japon reconnaîtra à toute Commission, Délégation ou autre Organisation autorisée par l'une quelconque des Puissances Alliées le droit d'identifier, de répertorier, d'entretenir ou réglementer ses sépultures, cimetières et monuments commémoratifs militaires sis en territoire japonais; il facilitera la tâche desdites Organisations et engagera avec la Puissance Alliée intéressée ou avec toute Commission, Délégation ou autre Organisation autorisée par ladite Puissance, des négociations relatives aux sépultures, cimetières et monuments commémoratifs militaires susmentionnés, en vue de la conclusion de tous accords qui pourront s'avérer nécessaires.

Le Japon compte que les Puissances Alliées entreront en négociations avec le Gouvernement japonais, en vue de prendre des dispositions pour l'entretien des sépultures ou cimetières militaires japonais existant éventuellement dans les territoires des Puissances Alliées et que l'on désire conserver.

Fait en la ville de San-Francisco, ce huitième jour du mois de septembre 1951.

(Suivent les noms des signataires pour le Japon.)

III

PROTOCOLE

Les soussignés, dûment autorisés à cet effet, sont convenus des dispositions suivantes en vue du règlement des questions de contrats, de délais de prescription et d'effets de commerce, ainsi que de la question des contrats d'assurance, lors de la restauration de la paix avec le Japon.

CONTRATS, PRESCRIPTION ET EFFETS DE COMMERCE

A. CONTRATS

1. Sauf exceptions énoncées dans les paragraphes 2 et 3 ci-dessous, tout contrat ayant nécessité pour son exécution des rapports entre des parties qui sont devenues ennemies au sens de la partie F sera tenu pour résilié depuis le moment où l'une quelconque des parties est devenue un ennemi. Toutefois, cette résiliation s'entendra sans préjudice des dispositions des articles 15 et 18 du Traité de Paix signé ce jour; elle ne relèvera pas non plus l'une quelconque des parties au contrat de l'obligation de reverser les sommes perçues à titre d'avances ou d'acomptes, ou pour lesquelles la partie intéressée n'a pas fourni de contre-partie.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 above, there shall be excepted from dissolution and, without prejudice to the rights contained in Article 14 of the Treaty of Peace signed this day, there shall remain in force such parts of any contract as are severable and did not require for their execution intercourse between any of the parties thereto, having become enemies as defined in part F. Where the provisions of any contract are not so severable, the contract shall be deemed to have been dissolved in its entirety. The foregoing shall be subject to the application of domestic laws, orders or regulations made by a signatory hereto which is an Allied Power under the said Treaty of Peace and having jurisdiction over the contract or over any of the parties thereto and shall be subject to the terms of the contract.

3. Nothing in part A shall be deemed to invalidate transactions lawfully carried out in accordance with a contract between enemies if they have been carried out with the authorization of the Government concerned being the Government of a signatory hereto which is an Allied Power under the said Treaty of Peace.

4. Notwithstanding the foregoing provisions, contracts of insurance and reinsurance shall be dealt with in accordance with the provisions of parts D and E of the present Protocol.

B. PERIODS OF PRESCRIPTION

1. All periods of prescription or limitation of right of action or of the right to take conservatory measures in respect of relations affecting persons or property, involving nationals of the signatories hereto who, by reason of the state of war, were unable to take judicial action or to comply with the formalities necessary to safeguard their rights, irrespective of whether these periods commenced before or after the outbreak of war, shall be regarded as having been suspended, for the duration of the war in Japanese territory on the one hand, and on the other hand in the territory of those signatories which grant to Japan, on a reciprocal basis, the benefit of the provisions of this paragraph. These periods shall begin to run again on the coming into force of the Treaty of Peace signed this day. The provisions of this paragraph shall be applicable in regard to the periods fixed for the presentation of interest or dividend coupons or for the presentation for payment of securities drawn for repayment or repayable on any other ground, provided that in respect of such coupons or securities the period shall begin to run again on the date when money becomes available for payments to the holder of the coupon or security.

2. Where, on account of failure to perform any act or to comply with any formality during the war, measures of execution have been taken in Japanese territory to the prejudice of a national of one of the signatories being an Allied Power under the said Treaty of Peace, the Japanese Government shall restore the rights which have been detrimentally affected. If such restoration is impossible or would be inequitable the Japanese Government shall provide that the national of the signatory concerned shall be afforded such relief as may be just and equitable in the circumstances.

C. NEGOTIABLE INSTRUMENTS

1. As between enemies, no negotiable instrument made before the war shall be deemed to have become invalid by reason only of failure within the required time to present the instrument for acceptance or payment, or to give notice of non-acceptance or non-payment to drawers or endorsers, or to protest the instrument, nor by reason of failure to complete any formality during the war.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, les stipulations de tout contrat qui pourront être dissociées, et dont l'exécution ne nécessitait pas de rapports entre les parties qui sont devenues ennemies au sens de la partie F, ne seront pas résiliées et demeureront en vigueur sans préjudice des droits énoncés à l'article 14 du Traité de Paix signé ce jour. Si les stipulations d'un contrat ne peuvent pas être ainsi dissociées, le contrat sera tenu comme étant intégralement résilié. Les dispositions qui précèdent s'entendent sous réserve de l'application des lois, ordonnances et règlements nationaux édictés par un État signataire du présent Protocole, qui est une Puissance Alliée au sens dudit Traité de Paix, et de la juridiction duquel relève le contrat ou l'une quelconque des parties audit contrat, et sous réserve des stipulations du contrat.

3. Aucune disposition de la partie A ne sera considérée comme annulant les transactions légalement effectuées conformément à un contrat passé entre ennemis, si ces transactions ont été exécutées avec l'autorisation du Gouvernement intéressé, lorsque celui-ci est le Gouvernement d'un État signataire du présent Protocole, lequel est lui-même une Puissance Alliée au sens dudit Traité de Paix.

4. Nonobstant les dispositions qui précèdent, les contrats d'assurance et de réassurance seront réglés conformément aux dispositions des parties D et E du présent Protocole.

B. DÉLAIS DE PRESCRIPTION

1. Tous les délais de prescription ou de limitation du droit d'engager ou de poursuivre une action judiciaire ou du droit de prendre des mesures conservatoires dans les rapports juridiques intéressant des personnes ou des biens, mettant en cause des ressortissants des États signataires du présent Protocole qui, en raison de l'état de guerre, n'ont pas pu engager ou poursuivre une action judiciaire, ou accomplir les formalités nécessaires pour sauvegarder leurs droits, que ces délais aient commencé à courir avant ou après l'ouverture des hostilités, seront considérés comme ayant été suspendus pendant la durée de la guerre sur le territoire japonais d'une part, et sur le territoire des États signataires qui, conformément au principe de la réciprocité, accordent au Japon le bénéfice des dispositions du présent paragraphe, d'autre part. Ces délais recommenceront à courir dès la date d'entrée en vigueur du Traité de Paix signé ce jour. Les dispositions du présent paragraphe s'appliqueront aux délais fixés pour le dépôt des coupons d'intérêts ou de dividendes ou pour le dépôt, en vue du remboursement, des valeurs sorties au tirage ou remboursables pour tout autre motif, sous réserve qu'en ce qui concerne lesdits coupons ou valeurs, le délai recommencera à courir à compter du jour où l'argent deviendra disponible pour paiement au porteur du coupon ou du titre.

2. Lorsqu'en raison de l'inexécution d'un acte ou de l'omission d'une formalité quelconque pendant la guerre, des mesures d'exécution ont été prises sur le territoire japonais au préjudice d'un ressortissant de l'un des États signataires, qui est une Puissance Alliée au sens dudit Traité de Paix, le Gouvernement japonais rétablira les droits lésés. Si le rétablissement de ces droits est impossible, ou devait être inéquitable, le Gouvernement japonais fera le nécessaire pour que le ressortissant de l'État signataire intéressé reçoive telle compensation qui en l'occurrence paraîtra juste et équitable.

C. EFFETS DE COMMERCE

1. Dans les relations entre ennemis, aucun effet de commerce souscrit avant la guerre ne sera considéré comme n'étant plus valable pour la seule raison qu'il n'a pas été présenté à l'acceptation ou à l'encaissement dans les délais prescrits, ou que le tireur ou l'endosseur n'a pas été avisé dans ces délais que l'effet en question n'a pas été accepté ou payé, ou qu'il n'a pas été protesté dans lesdits délais, ou qu'une formalité quelconque a été omise pendant la guerre.

2. Where the period within which a negotiable instrument should have been presented for acceptance or for payment, or within which notice of non-acceptance or non-payment should have been given to the drawer or endorser, or within which the instrument should have been protested, has elapsed during the war, and the party who should have presented or protested the instrument or have given notice of non-acceptance or non-payment has failed to do so during the war, a period of not less than three months from the coming into force of the Treaty of Peace signed this day shall be allowed within which presentation, notice of non-acceptance or non-payment, or protest may be made.

3. If a person has, either before or during the war, incurred obligations under a negotiable instrument in consequence of an undertaking given to him by a person who has subsequently become an enemy, the latter shall remain liable to indemnify the former in respect of these obligations, notwithstanding the outbreak of war.

D. INSURANCE AND REINSURANCE CONTRACTS (OTHER THAN LIFE) WHICH HAD
NOT TERMINATED BEFORE THE DATE AT WHICH THE PARTIES
BECAME ENEMIES

1. Contracts of Insurance shall be deemed not to have been dissolved by the fact of the parties becoming enemies, provided that the risk had attached before the date at which the parties became enemies, and the Insured had paid, before that date, all moneys owed by way of premium or consideration for effecting or keeping effective the Insurance in accordance with the Contract.

2. Contracts of Insurance other than those remaining in force under the preceding clause shall be deemed not to have come into existence, and any moneys paid thereunder shall be returnable.

3. Treaties and other Contracts of Reinsurance, save as hereinafter expressly provided, shall be deemed to have been determined as at the date the parties became enemies, and all cessions thereunder shall be cancelled with effect from that date. Provided that cessions in respect of voyage policies which had attached under a Treaty of Marine Reinsurance shall be deemed to have remained in full effect until their natural expiry in accordance with the terms and conditions on which the risk had been ceded.

4. Contracts of Facultative Reinsurance, where the risk had attached and all moneys owed by way of premium or consideration for effecting or keeping effective the Reinsurance had been paid or set off in the customary manner, shall, unless the Reinsurance Contract otherwise provides, be deemed to have remained in full effect until the date at which the parties became enemies and to have been determined on that date.

Provided that such Facultative Reinsurances in respect of voyage policies shall be deemed to have remained in full effect until their natural expiry in accordance with the terms and conditions on which the risk had been ceded.

Provided further that Facultative Reinsurances in respect of a Contract of Insurance remaining in force under clause 1 above shall be deemed to have remained in full effect until the expiry of the original Insurance.

2. Si le délai au cours duquel un effet de commerce aurait dû être présenté à l'acceptation ou à l'encaissement, ou dans lequel un avis de non-acceptation ou de non-paiement aurait dû être donné au tireur ou à l'endosseur, ou durant lequel l'effet aurait dû être protesté, est arrivé à expiration pendant la guerre, et si la partie qui aurait dû présenter ou protester l'effet ou aviser du défaut d'acceptation ou du défaut de paiement a omis de le faire pendant la guerre, il sera accordé un délai de trois mois au moins, à partir de la date d'entrée en vigueur du Traité de Paix signé ce jour, pendant lequel il sera possible de présenter ou de protester ledit effet ou de donner avis de son défaut d'acceptation ou de son défaut de paiement.

3. Si une personne s'est obligée, soit avant, soit pendant la guerre, au paiement d'un effet de commerce, à la suite d'un engagement pris envers elle, par une autre personne devenue ultérieurement ennemie, celle-ci reste tenue, malgré l'ouverture des hostilités, de garantir la première des conséquences de son obligation.

D. CONTRATS D'ASSURANCE ET DE RÉASSURANCE (AUTRES QUE LES ASSURANCES-VIE)
QUI N'ÉTAIENT PAS ARRIVÉS À EXPIRATION ANTÉRIEUREMENT À LA DATE
À LAQUELLE LES PARTIES SONT DEVENUES ENNEMIES

1. Les contrats d'assurances sont réputés n'avoir pas été résiliés du fait que les parties sont devenues ennemies, sous réserve que le risque ait commencé à courir antérieurement à la date à laquelle les parties sont devenues ennemies, et que l'assuré ait payé, antérieurement à ladite date, toutes sommes dues à titre de prime ou à tout autre titre pour la mise ou le maintien en vigueur de l'assurance conformément au contrat.

2. Les contrats d'assurances autres que ceux qui demeureront en vigueur en vertu de la clause précédente seront réputés nuls et nonavenus, et toutes sommes versées au titre de tels contrats seront remboursables.

3. Les traités et autres contrats de réassurances seront, sauf dispositions expressément prévues ci-après, réputés avoir expiré à la date à laquelle les parties sont devenues ennemies, et toutes cessions au titre desdits traités et contrats seront annulées avec effet à ladite date. Étant entendu que les cessions portant sur des polices de voyage qui avaient commencé à courir en vertu d'un traité de réassurance maritime seront réputées être demeurées pleinement en vigueur jusqu'à leur date normale d'expiration, conformément aux termes et conditions qui avaient présidé à la cession du risque.

4. Les contrats de réassurance facultative, dans le cas où le risque avait commencé à courir et où toutes les sommes dues à titre de prime ou à tout autre titre pour la mise ou le maintien en vigueur du contrat de réassurance avaient été versées ou réglées par voie de compensation de la manière habituelle seront, sous réserve de dispositions contraires du contrat de réassurance, réputés être demeurés pleinement en vigueur jusqu'à la date à laquelle les parties sont devenues ennemies, et avoir expiré à ladite date.

Étant entendu que lesdites réassurances facultatives portant sur les polices de voyage seront réputées être demeurées pleinement en vigueur jusqu'à leur date normale d'expiration, conformément aux termes et conditions qui avaient présidé à la cession du risque.

Étant entendu en outre que les réassurances facultatives en ce qui concerne un contrat d'assurance demeurant en vigueur en vertu de la clause 1 ci-dessus seront réputées être demeurées pleinement en vigueur jusqu'à l'expiration de l'assurance initiale.

5. Contracts of Facultative Reinsurance other than those dealt with in the preceding clause, and all Contracts of Excess of Loss Reinsurance on an "Excess of Loss Ratio" basis and of Hail Reinsurance (whether facultative or not) shall be deemed not to have come into existence, and any moneys paid thereunder shall be returnable.

6. Unless the Treaty or other Contract of Reinsurance otherwise provides, premiums shall be adjusted on a *pro rata temporis* basis.

7. Contracts of Insurance or Reinsurance (including cessions under Treaties of Reinsurance) shall be deemed not to cover losses or claims caused by belligerent action by either Power of which any of the parties was a national or by the Allies or Associates of such Power.

8. Where an insurance has been transferred during the war from the original to another Insurer, or has been wholly reinsured, the transfer or reinsurance shall, whether effected voluntarily or by administrative or legislative action, be recognized and the liability of the original Insurer shall be deemed to have ceased as from the date of the transfer or reinsurance.

9. Where there was more than one Treaty or other Contract of Reinsurance between the same two parties, there shall be an adjustment of accounts between them, and in order to establish a resulting balance there shall be brought into the accounts all balances (which shall include an agreed reserve for losses still outstanding) and all moneys which may be due from one party to the other under all such contracts or which may be returnable by virtue of any of the foregoing provisions.

10. No interest shall be payable by any of the parties for any delay which, owing to the parties having become enemies, has occurred or may occur in the settlement of premiums or claims or balances of account.

11. Nothing in this part of the present Protocol shall in any way prejudice or affect the rights given by Article 14 of the Treaty of Peace signed this day.

E. LIFE INSURANCE CONTRACTS

Where an insurance has been transferred during the war from the original to another Insurer or has been wholly reinsured, the transfer or reinsurance shall, if effected at the instance of the Japanese administrative or legislative authorities, be recognized, and the liability of the original Insurer shall be deemed to have ceased as from the date of the transfer or reinsurance.

F. SPECIAL PROVISION

For the purposes of the present Protocol, natural or juridical persons shall be regarded as enemies from the date when trading between them shall have become unlawful under laws, orders, or regulations to which such persons or the contracts were subject.

FINAL ARTICLE

The present Protocol is open for signature by Japan and any State signatory to the Treaty of Peace with Japan signed this day, and shall, in respect of the matters with which it deals, govern the relations between Japan and each of the other States signatory to the present Protocol as from the date when Japan and that State are both bound by the said Treaty of Peace.

5. Les contrats de réassurance facultative autres que ceux qui sont envisagés à la clause précédente, ainsi que tous les contrats de réassurance en cas de perte excessive jouant à partir d'un "taux de perte excessive", et les contrats de réassurance contre la grêle (qu'ils soient facultatifs ou non), seront réputés nuls ou non avenus, et toutes sommes versées au titre de tels contrats seront remboursables.

6. A moins que le traité ou autre contrat de réassurance ne contienne des dispositions différentes, les primes seront rajustées *pro rata temporis*.

7. Les contrats d'assurance ou de réassurance (y compris les cessions en vertu de traités de réassurance) seront réputés ne pas couvrir les pertes ou les réclamations au titre de faits de guerre imputables à l'une ou à l'autre Puissance dont l'une quelconque des parties au contrat était ressortissante, ou aux alliés de ladite Puissance ou à ses associés.

8. Lorsque, au cours de la guerre, une assurance a été transférée de l'assureur initial à un autre assureur, ou a fait, en totalité, l'objet d'une réassurance, le transfert ou la réassurance seront reconnus valables, qu'ils aient été effectués volontairement ou par mesure administrative ou législative, et la responsabilité de l'assureur initial sera réputée avoir pris fin à la date du transfert ou de la réassurance.

9. Lorsqu'entre les deux mêmes parties il existait plus d'un traité ou autre contrat de réassurance, il interviendra entre elles un ajustement de comptes, et en vue d'établir une balance définitive, on portera en compte tous les soldes (lesquels comprendront une réserve convenue pour pertes non encore liquidées) et toutes sommes qui pourraient être dues par une partie à l'autre au titre de l'un quelconque de ces contrats, ou qui pourraient être remboursables au titre de l'une quelconque des dispositions ci-dessus.

10. Aucun intérêt ne sera dû par l'une quelconque des parties en raison d'un retard survenu ou susceptible de survenir, du fait que les deux parties sont devenues ennemies, dans le règlement des primes, des indemnités ou des soldes de comptes.

11. Aucune disposition de cette partie du présent Protocole n'affectera ni ne compromettra en aucune façon les droits conférés par l'article 14 du Traité de Paix signé ce jour.

E. CONTRATS D'ASSURANCE-VIE

Lorsque, au cours de la guerre, une assurance a été transférée de l'assureur initial à un autre assureur, ou a fait, en totalité, l'objet d'une réassurance, le transfert ou la réassurance seront reconnus valables s'ils ont été effectués à la demande des autorités administratives ou législatives du Japon, et la responsabilité de l'assureur initial sera réputée avoir pris fin à la date du transfert ou de la réassurance.

F. DISPOSITION SPÉCIALE

Aux fins du présent Protocole, les personnes physiques ou morales seront considérées comme étant devenues ennemies à la date à laquelle le commerce entre elles est devenu illicite en vertu de lois, de décrets ou de règlements auxquels lesdites personnes ou leurs contrats étaient soumis.

ARTICLE FINAL

Le présent Protocole est ouvert à la signature du Japon et de tout État signataire du Traité de Paix avec le Japon, signé ce jour, et, en ce qui concerne les questions qui y sont traitées, il régira les relations entre le Japon et chacun des autres États signataires du présent Protocole à dater du jour où le Japon et ledit État seront liés par ledit Traité de Paix.

The present Protocol shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America which shall furnish each signatory State with a certified copy thereof.

IN FAITH WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries have signed the present Protocol.

DONE at the city of San Francisco this eighth day of September 1951, in the English, French, and Spanish languages, all being equally authentic, and in the Japanese language

(Here follow the names of the signatories for Australia, the Kingdom of Belgium, Cambodia, Canada, Ceylon, the Dominican Republic, Egypt, Ethiopia, France, Greece, Haiti, Indonesia, Iran, Iraq, Laos, Lebanon, Liberia the Grand Duchy of Luxembourg, the Kingdom of the Netherlands, Pakistan, Saudi Arabia, Syria, the Republic of Turkey, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Uruguay, Viet Nam and Japan.)

Le présent Protocole sera déposé aux Archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui en fournira une copie certifiée conforme à chacun des États signataires.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés ont apposé leur signature au bas du présent Protocole.

Fait en la ville de San-Francisco, ce huitième jour du mois de septembre 1951, en langues anglaise, française et espagnole, toutes faisant également foi, ainsi qu'en langue japonaise.

(Suivent les noms des signataires pour l'Australie, le Royaume de Belgique, le Cambodge, le Canada, Ceylan, la République Dominicaine, l'Égypte, l'Éthiopie, la France, la Grèce, Haïti, l'Indonésie, l'Iran, l'Irak, le Laos, le Liban, le Liberia, le Grand Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas, le Pakistan, l'Arabie Saoudite, la Syrie, la République de Turquie, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, l'Uruguay, le Viet-Nam et le Japon.)



CANADA

Extérieur Affaires Étrangères
RECUEIL DES TRAITÉS 1952 No. 5 TREATY SERIESCA 1 E A 10
- 52 T 05

VISAS

Accord entre le CANADA
et la Principauté de MONACO.

Intervenu par un Échange de Notes.

Signées à Monaco et à Ottawa les 22 janvier
et 20 mars 1952.

En vigueur le 15 avril 1952.

VISAS

Agreement between CANADA
and the Principality of MONACO.

Effected by an Exchange of Notes.

Signed at Monaco and Ottawa January 22
and March 20, 1952.

In force April 15, 1952.



CANADA

RECUEIL DES TRAITÉS 1952 No. 5 TREATY SERIES

VISAS

Accord entre le CANADA
et la Principauté de MONACO.

Intervenu par un Échange de Notes.

Signées à Monaco et à Ottawa les 22 janvier
et 20 mars 1952.

En vigueur le 15 avril 1952.

VISAS

Agreement between CANADA
and the Principality of MONACO.

Effected by an Exchange of Notes.

Signed at Monaco and Ottawa January 22
and March 20, 1952.

In force April 15, 1952.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Imprimeur de la Reine et | Queen's Printer and
Contrôleur de la Papeterie | Controller of Stationery
OTTAWA, 1952

SOMMAIRE

	PAGE
I Note, en date du 22 janvier 1952, adressée par le Ministre d'État de la Principauté de Monaco au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures.....	4
II Note, en date du 20 mars 1952, adressée par le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au Ministre d'État de la Principauté de Monaco.....	6

SUMMARY

	PAGE
I Note, dated January 22, 1952 from the Minister of State of the Principality of Monaco to the Secretary of State for External Affairs.....	5
II Note, dated March 20, 1952 from the Secretary of State for External Affairs to the Minister of State of the Principality of Monaco.....	7

ÉCHANGE DE NOTES (22 JANVIER ET 20 MARS 1952) ENTRE LE CANADA ET LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO CONSTITUANT UN ACCORD MODIFIANT LES FORMALITÉS À REMPLIR EN MATIÈRE DE VISAS PAR LES VOYAGEURS NON IMMIGRANTS DES DEUX PAYS.

I

*Le Ministre d'État de la Principauté de Monaco
au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures*

MINISTÈRE D'ÉTAT

SERVICE DES RELATIONS EXTÉRIEURES

MONACO, le 22 janvier 1952.

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que le Gouvernement de Son Altesse Sérénissime le Prince de Monaco est disposé à conclure avec le Gouvernement du Canada un accord conçu dans les termes suivants:

1° Les citoyens canadiens qui désirent se rendre dans la Principauté sans avoir l'intention de s'y établir comme immigrants, et qui sont titulaires d'un passeport national valide, pourront, sans s'être munis au préalable d'un visa, entrer dans la Principauté pour y effectuer des séjours ne dépassant pas trois mois consécutifs.

De même les citoyens canadiens résidant dans la Principauté seront dispensés pour leurs déplacements de tout visa de sortie et de retour.

2° Les sujets monégasques qui désirent se rendre au Canada sans avoir l'intention de s'y établir comme immigrants, et qui sont titulaires d'un passeport monégasque en cours de validité, recevront, dans de courts délais, des autorités diplomatiques et consulaires canadiennes, des visas gratuits, valables pour un nombre illimité de voyages au Canada pendant une période de 12 mois à compter de la date de délivrance desdits visas.

3° Il est entendu que les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte aux lois et règlements relatifs à l'immigration en vigueur dans la Principauté et au Canada et n'exemptent pas les ressortissants monégasques et canadiens se rendant respectivement au Canada et dans la Principauté, de la nécessité de se conformer aux lois et règlements des pays intéressés concernant l'entrée, la résidence (temporaire ou permanente) ainsi que la réglementation de l'emploi et des professions des étrangers. Les autorités compétentes des deux pays se réservent de refuser la permission d'entrer ou de débarquer aux personnes qui ne sont pas en mesure de se conformer à ces lois et règlements, ainsi qu'à celles dont la présence pourrait être considérée comme dangereuse pour l'ordre public.

Si le Gouvernement canadien accepte ces propositions, la présente note et la réponse de Votre Excellence, rédigée en termes analogues, seront considérées comme constituant entre les deux Gouvernements un accord qui entrera en vigueur le 1^{er} mars 1952.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire d'État, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre d'État,

P. VOIZARD.

(Translation)

EXCHANGE OF NOTES (JANUARY 22 AND MARCH 20, 1952) BETWEEN CANADA
AND THE PRINCIPALITY OF MONACO CONCLUDING A NON-IMMIGRANT
VISA MODIFICATION AGREEMENT BETWEEN THE TWO COUNTRIES.

I

*The Minister of State of the Principality of Monaco
To the Secretary of State for External Affairs*

MINISTRY OF STATE

DEPARTMENT OF EXTERNAL RELATIONS

MONACO, January 22, 1952.

SIR:

I have the honour to inform Your Excellency that the Government of His Most Serene Highness the Prince of Monaco would be prepared to conclude with the Government of Canada an agreement in the following terms:

1. Canadian citizens who wish to travel to the Principality without intending to settle there as immigrants and who are in possession of valid national passports may, without previously obtaining a visa, enter the Principality for sojourns not exceeding three consecutive months.

Likewise, Canadian citizens residing in the Principality will not require any exit and return visas when travelling.

2. Subjects of Monaco who wish to travel to Canada without intending to settle there as immigrants and who are in possession of valid Monegasque passports will receive from the Canadian diplomatic and consular authorities, without undue delay, visas, free of charge, valid for an unlimited number of entries to Canada during a period of 12 months from the date of issue of such visas.

3. It is understood that the above provisions do not affect the immigration laws and regulations in force in the Principality and in Canada and do not exempt Monegasque and Canadian nationals, coming respectively to Canada and the Principality, from the necessity of complying with the laws and regulations of the countries concerned regarding the entry, residence (temporary or permanent) and the employment or occupation of foreigners. The competent authorities of both countries reserve the right to refuse leave to enter or land to persons unable to comply with these laws and regulations, as well as to those whose presence might be deemed dangerous to public order.

If the Canadian Government is prepared to accept these proposals, the present note and Your Excellency's reply in similar terms shall be regarded as constituting an agreement between the two Governments, which shall take effect on March 1, 1952.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

The Minister of State,

P. VOIZARD.

II

*Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures
au Ministre d'État de la Principauté de Monaco*

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

OTTAWA, le 20 mars 1952.

EXCELLENCE,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 22 janvier, par laquelle vous me faites savoir que le Gouvernement de Son Altesse Sérénissime le Prince de Monaco est disposé à conclure avec le Gouvernement du Canada un accord conçu dans les termes suivants:

(Voir Note N° 1)

“Les sujets de la Principauté de Monaco.....l'ordre public.”

Le Gouvernement canadien agréé les dispositions précitées et je suis autorisé à vous confirmer que votre note et la présente réponse constituent un accord entre les deux gouvernements, qui entrera en vigueur le 15 avril 1952.

Veuillez agréer, Excellence, les assurances de ma haute considération.

*Le Secrétaire d'État aux Affaires
extérieures,*

L. B. PEARSON.

II

*The Secretary of State for External Affairs
To the Minister of State of the Principality of Monaco.*

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

OTTAWA, March 20, 1952.

EXCELLENCY,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note of January 22, informing me that the Government of His Serene Highness the Prince of Monaco is prepared to conclude with the Canadian Government an agreement in the following terms:

(See Note No. 1)

"Subjects of the Principality of Monaco.....to public order"

The foregoing provisions are acceptable to the Canadian Government and I am authorized to confirm that your Note and this reply constitute an agreement between the two governments which will take effect on April 15, 1952.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

L. B. PEARSON

*Secretary of State for External
Affairs.*



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 6 RECUEIL DES TRAITÉS

CAIEA10
-52T06

EXCHANGE OF AGRICULTURAL LABOUR AND MACHINERY

Agreement between CANADA and the

UNITED STATES OF AMERICA

Renewing the Arrangement of 1942

Effectuated by Exchange of Letters

Signed at Ottawa, April 15 and 16, 1952

In force April 16, 1952

ÉCHANGE DE MAIN-D'ŒUVRE ET DE MACHINES AGRICOLES

Accord entre le CANADA et les

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Renouvelant l'Arrangement de 1942

Conclu par un Échange de Notes

Signées à Ottawa les 15 et 16 avril 1952

En vigueur le 16 avril 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 6 RECUEIL DES TRAITÉS

EXCHANGE OF AGRICULTURAL LABOUR AND MACHINERY

Agreement between CANADA and the

UNITED STATES OF AMERICA

Renewing the Arrangement of 1942

Effected by Exchange of Letters

Signed at Ottawa, April 15 and 16, 1952

In force April 16, 1952

ÉCHANGE DE MAIN-D'ŒUVRE ET DE MACHINES AGRICOLES

Accord entre le CANADA et les

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Renouvelant l'Arrangement de 1942

Conclu par un Échange de Notes

Signées à Ottawa les 15 et 16 avril 1952

En vigueur le 16 avril 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and Controller of Stationery | Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie
OTTAWA, 1953

Price: 25 cents

71527—1

Prix: 25 cents

SUMMARY

	PAGE
I. Letter, dated April 15, 1952, from the Acting Under-Secretary of State for External Affairs to the Chargé d'Affaires a.i. of the United States of America to Canada	4
II. Letter, dated April 16, 1952, from the Minister of the United States of America to Canada to the Acting Under-Secretary of State for External Affairs	6

SOMMAIRE

	PAGE
I. Lettre, en date du 15 avril 1952, adressée par le Sous-Secrétaire d'État suppléant aux Affaires exté- rieures au Chargé d'Affaires <i>ad interim</i> des États- Unis d'Amérique au Canada	5
II. Lettre, en date du 16 avril 1952, adressée par le Ministre des États-Unis d'Amérique au Canada au Sous-Secrétaire d'État suppléant aux Affaires exté- rieures	7

EXCHANGE OF LETTERS (APRIL 15 AND 16, 1952) BETWEEN CANADA AND THE
UNITED STATES OF AMERICA PROVIDING FOR THE RENEWAL OF THE
ARRANGEMENT OF 1942 FOR THE EXCHANGE OF AGRICULTURAL LABOUR
AND MACHINERY.

I

*The Acting Under-Secretary of State for External Affairs to the Chargé
d'affaires ad interim of the United States of America to Canada*

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

OTTAWA, April 15, 1952.

DEAR MR. BLISS,

By an exchange of letters dated March 15 and 16 1951*, our Governments renewed for the duration of 1951, an agreement first entered into in 1942 for the exchange of harvesting machinery and crews in the prairie regions of Canada and the United States, and for other movements of farm labour between our two countries.

During the past year the results achieved under this agreement have proved very satisfactory, and for this reason the Canadian Government wishes to extend the agreement through 1952. I would appreciate your letting me know whether the United States Government shares this desire.

Should this proposal meet with the approval of your Government, it is the suggestion of my Government that this letter and your reply be considered the formal extension, until the end of 1952, of the agreement which was effective last year, and that the details of the movement of farm labour and machinery mentioned above be arranged between the Canadian and United States officials directly concerned.

Yours sincerely,
ESCOTT REID,

*Acting Under-Secretary of State for
External Affairs.*

* For the text of the Agreement of March 15 and 16 see Canada Treaty Series 1951, No. 4.

(Traduction)

ÉCHANGE DE LETTRES (15 ET 16 AVRIL 1952) ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE CONCERNANT LE RENOUVELLEMENT DE L'ARRANGEMENT DE 1942 RELATIF À L'ÉCHANGE DE MAIN-D'ŒUVRE ET DE MACHINES AGRICOLES.

I

*Le Sous-Secrétaire d'État suppléant aux Affaires extérieures au
Chargé d'affaires ad interim des États-Unis d'Amérique*

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

OTTAWA, le 15 avril 1952.

CHER MONSIEUR BLISS,

En vertu d'un échange de lettres en date des 15 et 16 mars 1951*, nos Gouvernements ont renouvelé pour l'année 1951 un accord intervenu pour la première fois en 1942 relativement à l'échange de moissonneuses et d'équipes de moissonneurs dans les régions des prairies du Canada et des États-Unis, et à d'autres déplacements de main-d'œuvre agricole entre nos deux pays.

Durant l'année écoulée, les résultats atteints sous le régime de cet accord se sont affirmés très satisfaisants, et pour ce motif le Gouvernement canadien désire proroger l'accord pour toute l'année 1952. Je vous serais reconnaissant de me faire savoir si le Gouvernement des États-Unis partage ce désir.

Si cette proposition reçoit l'approbation de votre Gouvernement, mon Gouvernement propose que la présente lettre et votre réponse soient considérées comme constituant la prorogation formelle, jusqu'à la fin de 1952, de l'accord en vigueur l'an dernier, et que les détails relatifs au déplacement de la main-d'œuvre et des machines agricoles mentionnées ci-haut soient arrêtés entre les hauts fonctionnaires directement intéressés du Canada et des États-Unis.

Cordialement à vous,

ESCOTT REID,

*Sous-Secrétaire d'État suppléant
aux Affaires extérieures*

* On trouvera le texte de l'accord des 15 et 16 mars 1951, au n° 4 du Recueil des Traités 1951.

II

*The Minister of the United States of America to Canada to the
Acting Under-Secretary of State for External Affairs*

EMBASSY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

OTTAWA, April 16, 1952.

DEAR MR. REID:

I wish to acknowledge receipt of your letter of April 15, 1952, referring to an exchange of letters dated March 15 and 16, 1951, by which our Governments renewed for the duration of 1951 an agreement first entered into in 1942 for the exchange of harvesting machinery and crews in the prairie regions of Canada and the United States, and for other movements of farm labor between our two countries.

It is noted that during the past year the results achieved under this agreement have proved very satisfactory, and that for this reason the Canadian Government wishes to extend the agreement through 1952. I am instructed by my Government to state that the United States Government also desires to extend the agreement through the calendar year 1952. The details for effecting the program should, as in previous years, be arranged directly between the Canadian and United States authorities concerned.

In conformity with your Government's suggestion, your letter of April 15, 1952, and this reply are being considered as constituting the formal extension.

Sincerely yours,

DON C. BLISS,

Minister.

II

*Le Ministre des États-Unis d'Amérique au
Sous-Secrétaire d'État suppléant aux Affaires extérieures*

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

OTTAWA, le 16 avril 1952.

CHER MONSIEUR REID,

J'accuse réception de votre lettre du 15 avril 1952 concernant un échange de lettres en date des 15 et 16 mars 1951, aux termes desquelles nos Gouvernements ont renouvelé pour toute l'année 1951 un accord intervenu en 1942 relativement à l'échange de moissonneuses et d'équipes de moissonneurs dans les régions des prairies du Canada et des États-Unis et à d'autres déplacements de main-d'œuvre agricole entre nos deux pays.

J'y ai noté que durant l'année écoulée les résultats atteints sous le régime de cet accord se sont affirmés très satisfaisants, et pour ce motif le Gouvernement canadien désire proroger l'accord pour l'année 1952. Mon Gouvernement me charge de dire que le Gouvernement des États-Unis désire aussi proroger l'accord pendant toute l'année civile 1952, et que les détails relatifs au programme soient, comme par les années passées, arrêtés directement entre les autorités intéressées du Canada et des États-Unis.

En conformité de la proposition de votre Gouvernement, votre lettre du 15 avril 1952 et la présente réponse seront considérées comme constituant la prorogation formelle.

Cordialement à vous,

DON C. BLISS,

Ministre.



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 7 RECUEIL DES TRAITÉS

CITEAU
-52707

RADIO

Convention between CANADA
and the UNITED STATES OF AMERICA

Signed at Ottawa February 8, 1951

Ratification exchanged at
Washington May 15, 1952

In force May 15, 1952.

RADIO

Convention entre le CANADA
et les ÉTATS-UNIS d'AMÉRIQUE

Signée à Ottawa, le 8 février 1951

Ratifications échangées à
Washington, le 15 mai 1952

En vigueur le 15 mai 1952.



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 7 RECUEIL DES TRAITÉS

RADIO

Convention between CANADA
and the UNITED STATES OF AMERICA

Signed at Ottawa February 8, 1951

Ratification exchanged at
Washington May 15, 1952

In force May 15, 1952.

RADIO

Convention entre le CANADA
et les ÉTATS-UNIS d'AMÉRIQUE

Signée à Ottawa, le 8 février 1951

Ratifications échangées à
Washington, le 15 mai 1952

En vigueur le 15 mai 1952.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and Controller of Stationery | Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie
OTTAWA, 1952

Price: 25 cents.

Prix: 25 cents.

CONVENTION BETWEEN CANADA AND THE UNITED STATES OF AMERICA
RELATING TO THE OPERATION BY CITIZENS OF EITHER COUNTRY OF
CERTAIN RADIO EQUIPMENT OR STATIONS IN THE OTHER COUNTRY.

The Government of Canada and the Government of the United States of America, being desirous of establishing rules to permit the citizens of either country, upon certain conditions, to operate certain radio equipment or stations in the other country, have agreed as follows:

ARTICLE 1

With respect to radio equipment installed on civil aircraft of either country and properly licensed by the country of registry for the primary purpose of navigation and safe operation of the aircraft, a United States citizen holding a pilot license and, in addition, a radio operator license issued by the United States of America, may operate such radio equipment on an aircraft registered in Canada and operated in either country, and a Canadian citizen holding a pilot license and, in addition, a radio operator certificate issued by Canada, may operate such radio equipment on an aircraft registered in the United States of America and operated in either country; provided, that the operation of such radio equipment shall be in accordance with local law and regulation and complementary to his functions or duties as a pilot; provided also, that either country may require, for security purposes or to assure familiarity with domestic radio operating regulations and procedures, the registration or examination of citizens of the other country and the issuance of a permit for the privileges set forth herein.

ARTICLE II

The respective countries agree that mobile radio stations properly licensed in one country are permitted to be operated in the territory of the other country (except that the provisions of this Article do not apply to ship or aircraft stations and are not intended to change or modify the terms of any agreements or treaties relating to such stations) subject to local operating conditions and regulations, as follows:

- (a) Mobile radio units installed in public safety vehicles, in vehicles employed in the operation or maintenance of a pipe line or other industrial facility extending across the border, or in vehicles regularly engaged in the public carriage of persons or goods between the two countries, may be operated in the course of normal rendition of service, by persons properly authorized by either country, for communication with those radio stations of either country that are licensed to be operated in the same type of radio service. For security purposes or to assure familiarity with domestic radio regulations and procedures, each country may require the registration or examination of citizens of the other country and the issuance of a permit extending the privileges stated above.

(Traduction)

**CONVENTION ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIVE
À L'UTILISATION PAR LES RESSORTISSANTS DE CHAQUE PAYS DE CERTAINS
APPAREILS OU STATIONS RADIOÉLECTRIQUES DANS L'AUTRE PAYS.**

Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, désireux d'établir des règlements tendant à permettre aux ressortissants de chaque pays, sous réserve de conditions déterminées, d'utiliser certains appareils ou stations radioélectriques dans l'autre pays, sont convenus des dispositions suivantes:

ARTICLE I^{er}

En ce qui concerne les appareils radioélectriques installés à bord des aéronefs civils de chaque pays et dûment munis d'une licence délivrée par le pays d'immatriculation et destinée avant tout à assurer la bonne navigation desdits aéronefs et la sécurité de leur exploitation, tout ressortissant des États-Unis qui est titulaire d'une licence de pilote et, en outre, d'une licence d'opérateur de radio délivrée par les États-Unis d'Amérique, pourra utiliser ces appareils radioélectriques à bord d'un aéronef immatriculé au Canada et exploité dans l'un ou l'autre des deux pays, et tout ressortissant du Canada qui est titulaire d'une licence de pilote et, en outre, d'une licence d'opérateur de radio délivrée par le Canada, pourra utiliser ces appareils radioélectriques à bord d'un aéronef immatriculé aux États-Unis et exploité dans l'un ou l'autre des deux pays. Toutefois, lesdits appareils devront être utilisés conformément aux lois et règlements de chaque pays et auxiliairement aux autres fonctions et attributions du pilote, et chaque pays pourra, pour des raisons de sécurité ou pour s'assurer que ses règlements et formalités concernant l'utilisation des appareils radioélectriques sont bien connus, exiger des ressortissants de l'autre pays l'inscription ou un examen et l'acquisition d'un permis pour l'exercice des privilèges prévus par la présente Convention.

ARTICLE II

Les deux pays conviennent que les stations radioélectriques mobiles dûment munies d'une licence dans l'un des deux pays pourront être utilisées sur le territoire de l'autre pays (sauf que les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux stations de navires ou d'aéronef et ne visent pas à changer ou à modifier les clauses des accords ou traités concernant ces stations) sous réserve des conditions et règlements d'utilisation de chaque pays, ainsi qu'il suit:

- a) Les stations radioélectriques mobiles installées dans les véhicules de sécurité publique, les véhicules affectés à l'exploitation ou à l'entretien d'un pipe-line ou d'une autre entreprise industrielle s'étendant au delà de la frontière, ou dans des véhicules régulièrement affectés au transport public de personnes ou de marchandises entre les deux pays, pourront être utilisées par des personnes dûment autorisées par l'un ou l'autre pays, pour communiquer, dans l'exercice normal de leurs fonctions, avec les stations radioélectriques de l'un ou l'autre pays munies d'une licence d'exploitation pour le même genre de service radioélectrique. Pour des raisons de sécurité ou pour s'assurer que ses règlements et formalités concernant les radiocommunications sont bien connus, chaque pays pourra exiger des ressortissants de l'autre pays l'inscription ou un examen et l'acquisition d'un permis accordant les privilèges précités.

- (b) Mobile radio units which are limited to communication through the common carrier radio communication companies or agencies may be operated by persons properly authorized by either country for the purpose of obtaining a like communication service while in the territory of the other country. For security purposes it may be required, however, that such mobile stations first be registered and issued a permit.

ARTICLE III

It is agreed that persons holding appropriate amateur licenses issued by either country may operate their amateur stations in the territory of the other country under the following conditions:

- (a) Each visiting amateur may be required to register and receive a permit before operating any amateur station licensed by his government.
- (b) The visiting amateur will identify his station by:
- (1) Radiotelegraph operation—The amateur call sign issued to him by the licensing country followed by a slant (/) sign and the amateur call sign prefix and call area number of the country he is visiting.
 - (2) Radio telephone operation—The amateur call sign in English issued to him by the licensing country followed by the words “fixed”, “portable” or “mobile”, as appropriate, and the amateur call sign prefix and call area number of the country he is visiting.
- (c) Each amateur station shall indicate at least once during each contact with another station its geographical location as nearly as possible by city and state or city and province.
- (d) In other respects the amateur station shall be operated in accordance with the laws and regulations of the country in which the station is temporarily located.

ARTICLE IV

The present Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be exchanged at Washington as soon as possible.

The present Convention shall enter into force on the day of the exchange of instruments of ratification and shall continue in force for a period of five years and indefinitely after that period, but may be terminated by either of the two Governments at the end of that five-year period or at any time thereafter, provided that at least six months prior notice of termination has been given in writing by either Government to the other Government.

IN WITNESS WHEREOF the respective Plenipotentiaries have signed the present Convention and have affixed hereunto their respective seals.

DONE in duplicate at Ottawa this 8th day of February, 1951.

For the Government of Canada:

LIONEL CHEVRIER

For the Government of the United States of America:

STANLEY WOODWARD.

- b) Les stations radioélectriques mobiles se limitant aux communications par l'entremise des compagnies ou organismes de radiocommunication de transport public pourront être utilisées par des personnes dûment autorisées par l'un ou l'autre pays, pour obtenir un service analogue de communications pendant qu'elles se trouvent sur le territoire de l'autre pays. Toutefois, il pourra être exigé, pour des raisons de sécurité, que ces stations mobiles soient au préalable immatriculées et munies d'un permis.

ARTICLE III

Il est convenu que les titulaires de licences appropriées d'amateur délivrées par chaque pays pourront utiliser leurs stations d'amateur sur le territoire de l'autre pays, aux conditions suivantes:

- a) Chaque amateur étranger pourra être tenu de s'inscrire et de se procurer un permis avant d'utiliser une station d'amateur munie d'une licence délivrée par son gouvernement.
- b) L'amateur étranger s'identifiera en signalant:
- (1) s'il s'agit de communications radiotélégraphiques, l'indicatif d'appel d'amateur que lui a attribué le pays octroyant la licence, suivi d'une barre de fraction (/) du préfixe de l'indicatif d'appel d'amateur et du numéro régional d'appel du pays qu'il visite;
 - (2) s'il s'agit de communications radiotéléphoniques, l'indicatif d'appel en anglais que lui a attribué le pays octroyant la licence, suivi des mots "fixe", "portative" ou "mobile", selon le cas, et du préfixe de l'indicatif d'appel d'amateur et du numéro régional d'appel du pays qu'il visite.
- c) Au cours de chacune de ses communications avec une autre station, chaque station d'amateur indiquera au moins une fois et aussi précisément que possible sa position géographique par rapport à telle ville et tel État ou par rapport à telle ville et telle province.
- d) Pour le reste, les stations d'amateur seront utilisées en conformité des lois et règlements du pays où elles se trouvent temporairement.

ARTICLE IV

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront échangés à Washington aussitôt que possible.

La présente Convention prendra effet à la date de l'échange des instruments de ratification et demeurera en vigueur pendant une période de cinq ans et indéfiniment par la suite, mais chaque Gouvernement pourra la dénoncer à la fin de cette période de cinq ans ou à tout moment ultérieur, à condition d'adresser à cet effet à l'autre Gouvernement un préavis par écrit d'au moins six mois.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires de chaque Gouvernement ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT en double exemplaire à Ottawa le 8 février 1951.

Pour le Gouvernement du Canada:

LIONEL CHEVRIER

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique:

STANLEY WOODWARD.



CANADA

TREATY SERIES **1952** **No. 8** RECUEIL DES TRAITÉS

CAIEAU
-52T08

NORTH ATLANTIC TREATY

Accession of Greece and Turkey

Protocol, signed at London
October 17, 1951

Instrument of Acceptance of
CANADA deposited January 21, 1952

Entered into force February 15, 1952

TRAITÉ DE L'ATLANTIQUE NORD

Accession de la Grèce et de la Turquie

Protocole signé à Londres
17 octobre 1951

Instrument d'accession du CANADA
déposé le 21 janvier 1952

Entré en vigueur le 15 février 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 8 RECUEIL DES TRAITÉS

NORTH ATLANTIC TREATY

Accession of Greece and Turkey

Protocol, signed at London
October 17, 1951

Instrument of Acceptance of
CANADA deposited January 21, 1952

Entered into force February 15, 1952

TRAITÉ DE L'ATLANTIQUE NORD

Accession de la Grèce et de la Turquie

Protocole signé à Londres
17 octobre 1951

Instrument d'accession du CANADA
déposé le 21 janvier 1952

Entré en vigueur le 15 février 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Imprimeur de la Reine et | Queen's Printer and
Contrôleur de la Papeterie | Controller of Stationery
OTTAWA, 1952

Prix: 25 cents

Price: 25 cents

PROTOCOL TO THE NORTH ATLANTIC TREATY ON THE ACCESSION OF GREECE AND TURKEY

The Parties to the North Atlantic Treaty, signed at Washington on 4th April, 1949,

Being satisfied that the security of the North Atlantic area will be enhanced by the accession of the Kingdom of Greece and the Republic of Turkey to that Treaty,

Agree as follows:—

ARTICLE I

Upon the entry into force of this Protocol, the Government of the United States of America shall, on behalf of all the Parties, communicate to the Government of the Kingdom of Greece and the Government of the Republic of Turkey an invitation to accede to the North Atlantic Treaty, as it may be modified by Article II of the present Protocol. Thereafter the Kingdom of Greece and the Republic of Turkey shall each become a Party on the date when it deposits its instrument of accession with the Government of the United States of America in accordance with Article 10 of the Treaty.

ARTICLE II

If the Republic of Turkey becomes a Party to the North Atlantic Treaty, Article 6 of the Treaty shall, as from the date of the deposit by the Government of the Republic of Turkey of its instrument of accession with the Government of the United States of America, be modified to read as follows:—

“For the purpose of Article 5, an armed attack on one or more of the Parties is deemed to include an armed attack—

- (i) on the territory of any of the Parties in Europe or North America, on the Algerian Departments of France, on the territory of Turkey or on the islands under the jurisdiction of any of the Parties in the North Atlantic area north of the Tropic of Cancer;
- (ii) on the forces, vessels or aircraft of any of the Parties, when in or over these territories or any other area in Europe in which occupation forces of any of the Parties were stationed on the date when the Treaty entered into force or the Mediterranean Sea or the North Atlantic Area north of the Tropic of Cancer.”

ARTICLE III

The present Protocol shall enter into force when each of the Parties to the North Atlantic Treaty has notified the Government of the United States of America of its acceptance thereof. The Government of the United States of America shall inform all the Parties to the North Atlantic Treaty of the date of the receipt of each such notification and of the date of the entry into force of the present Protocol.

ARTICLE IV

The present Protocol, of which the English and French texts are equally authentic, shall be deposited in the Archives of the Government of the United States of America. Duly certified copies thereof shall be transmitted by that Government to the Governments of all the Parties to the North Atlantic Treaty.

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries have signed the present Protocol.

Opened for signature at London the 17th day of October, 1951.

(Here follow the names of the signatories for the Kingdom of Belgium, Canada, the Kingdom of Denmark, France, Iceland, Italy, the Grand Duchy of Luxembourg, the Kingdom of the Netherlands, the Kingdom of Norway, Portugal, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America).

PROTOCOLE AU TRAITÉ DE L'ATLANTIQUE NORD SUR L'ACCESSION DE LA GRÈCE ET DE LA TURQUIE

Les Parties au Traité de l'Atlantique Nord, signé le 4 avril 1949 à Washington,

Assurées que l'accession du Royaume de Grèce et de la République de Turquie au Traité de l'Atlantique Nord permettra d'augmenter la sécurité de la région de l'Atlantique Nord,

Conviennt de ce qui suit:

ARTICLE I

Dès la mise en vigueur de ce protocole, le Gouvernement des États-Unis d'Amérique enverra, au nom de toutes les Parties, au Gouvernement du Royaume de Grèce et au Gouvernement de la République de Turquie, une invitation à adhérer au Traité de l'Atlantique Nord tel qu'il serait modifié par l'Article II du présent protocole. Conformément à l'Article 10 du Traité, le Royaume de Grèce et la République de Turquie deviendront l'un et l'autre Parties à ce Traité à la date du dépôt de leur instrument d'accession auprès du Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

ARTICLE II

Si la République de Turquie devient Partie au Traité de l'Atlantique Nord, l'Article 6 du Traité sera, à compter de la date de dépôt par le Gouvernement de la République de Turquie de son instrument d'accession auprès du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, modifié comme suit:

"Pour l'application de l'Article 5, est considérée comme une attaque armée contre une ou plusieurs des Parties une attaque armée

- (i) contre le territoire de l'une d'elles en Europe ou en Amérique du Nord, contre les départements français d'Algérie, contre le territoire de la Turquie ou contre les îles placées sous la juridiction de l'une des Parties dans la région de l'Atlantique Nord au nord du Tropique du Cancer;
- (ii) contre les forces, navires ou aéronefs de l'une des Parties, se trouvant sur ces territoires ainsi que dans toute autre région de l'Europe dans laquelle les forces d'occupation de l'une des Parties étaient stationnées à la date à laquelle le Traité est entré en vigueur, ou se trouvant sur la mer Méditerranée ou la région de l'Atlantique Nord au nord du Tropique du Cancer, ou au-dessus de ceux-ci."

ARTICLE III

Le présent protocole entrera en vigueur lorsque toutes les Parties au Traité de l'Atlantique Nord auront notifié leur approbation au Gouvernement des États-Unis d'Amérique. Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique informera toutes les Parties au Traité de l'Atlantique Nord de la date de réception de chacune de ces notifications et de la date d'entrée en vigueur du présent protocole.

ARTICLE IV

Le présent protocole, dont les textes en français et anglais font également foi, sera déposé dans les archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique. Des copies certifiées conformes seront transmises par celui-ci aux Gouvernements de toutes les autres Parties au Traité de l'Atlantique Nord.

En foi de quoi, les plénipotentiaires désignés ci-dessous ont signé le présent protocole.

Ouvert à la signature à Londres le 17 octobre 1951.

(Suivent les noms des signataires pour le Royaume de Belgique, le Canada, le Royaume de Danemark, la France, l'Islande, l'Italie, le Grand Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas, le Royaume de Norvège, le Portugal, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et les États-Unis d'Amérique.)



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 9 RECUEIL DES TRAITÉS

CA/EA/111
-52T09

FINANCE

Agreement between CANADA
and the NETHERLANDS
Effectuated by Exchange of Letters
Signed at Ottawa April 10, 1952
In force April 10, 1952

FINANCE

Accord entre le CANADA et les PAYS-BAS
Réalisé par un Échange de Lettres
Signées à Ottawa le 10 avril 1952
En vigueur le 10 avril 1952





CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 9 RECUEIL DES TRAITÉS

FINANCE

Agreement between CANADA
and the NETHERLANDS
Effected by Exchange of Letters
Signed at Ottawa April 10, 1952
In force April 10, 1952

FINANCE

Accord entre le CANADA et les PAYS-BAS
Réalisé par un Échange de Lettres
Signées à Ottawa le 10 avril 1952
En vigueur le 10 avril 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery Contrôleur de la Papeterie
OTTAWA, 1953

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

SUMMARY

	PAGE
I. Note, dated April 10, 1952 from the Minister of Finance of Canada to the Ambassador of The Netherlands to Canada	4
II. Note dated April 10, 1952, from the Ambassador of The Netherlands to Canada to the Minister of Finance of Canada	8

SOMMAIRE

	PAGE
I. Note, en date du 10 avril 1952, adressée par le Ministre des Finances du Canada à l'Ambassadeur des Pays-Bas au Canada.....	5
II. Note, en date du 10 avril 1952, adressée par l'Am- bassadeur des Pays-Bas au Canada au Ministre des Finances du Canada	9

EXCHANGE OF LETTERS (APRIL 10, 1952) BETWEEN CANADA AND THE NETHERLANDS CONSTITUTING AN AGREEMENT TO SAFEGUARD THE RIGHTS OF BONA FIDE HOLDERS OF BONDS OF CANADA THAT WERE LOOTED FROM THEIR NETHERLANDS OWNERS DURING WORLD WAR II.

I

*Canadian Minister of Finance
to the Ambassador of the Netherlands to Canada*

MINISTER OF FINANCE
CANADA

OTTAWA, April 10, 1952.

EXCELLENCY:

Careful consideration has been given to the proposals made by representatives of the Government of The Netherlands with respect to safeguarding the rights of bona fide holders of bonds of Canada that were looted from their Netherlands owners during the recent war. Appended as a schedule to this letter is a list of the bonds in question as furnished by your Government.

The Government of Canada is prepared to agree to arrangements in the following terms:

1. The Government of Canada will arrange with the Bank of Canada to issue a duplicate of each of the bearer bonds specified in the schedule hereto for the benefit of the true owner of the original bond. In the case of those bonds that, at the date of this agreement, have matured or been called for redemption, the principal amount payable on redemption will be paid into the account mentioned in paragraph 4 hereunder for the benefit of the true owner. By true owner, I mean the person who, at law, is entitled to present the original bond at maturity for redemption and to receive payment therefor.

2. Since it is not possible for the Bank of Canada to determine whether or not the coupons belonging to a bond specified in the schedule have been presented and paid, or to identify such a coupon in time to prevent payment to an unauthorized holder, the duplicates of the bonds will be issued without coupons and interest will be paid only on presentation of coupons belonging to the original bond.

3. Each duplicate bond so issued will be delivered to the Government of The Netherlands in trust for the true owner of the corresponding original bond and the Government of The Netherlands will thereupon deliver each duplicate bond into the custody of the Bank of Canada pending redemption or delivery thereof of the true owner.

4. The proceeds of the redemption of any duplicate bond that is redeemed while in the custody of the Bank of Canada will be paid into a special account in the Bank of Canada to the credit of the Government of The Netherlands which will regard the money in the account as belonging to the true owner of the corresponding original bond.

5. The Government of The Netherlands agrees that the Bank of Canada may, before releasing from its custody any duplicate bond lodged with it or before making any payment out of the account mentioned in paragraph 4 above, require evidence that the Minister of Finance of Canada consents to the release or payment and that the bond is to be delivered or the payment made to the true owner of the corresponding original bond or the proceeds of redemption that are to be paid.

ÉCHANGE DE LETTRES ENTRE LE CANADA ET LES PAYS-BAS CONSTITUANT UN
ACCORD VISANT À SAUVEGARDER LES DROITS DES DÉTENTEURS DE
BONNE FOI D'OBLIGATIONS DU CANADA QUI ONT ÉTÉ VOLÉES À LEURS
PROPRIÉTAIRES NÉERLANDAIS PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

(Traduction)

I

*Le Ministre des Finances du Canada
to the Ambassador of The Netherlands to Canada*

MINISTRE DES FINANCES
CANADA

OTTAWA, le 10 avril 1952.

EXCELLENCE,

Nous avons étudié attentivement les propositions qu'ont formulées les représentants du Gouvernement des Pays-Bas, relativement à la sauvegarde des droits des détenteurs de bonne foi d'obligations du Canada qui ont été volées à leurs propriétaires néerlandais pendant la dernière guerre. Jointe en annexe à la présente lettre, se trouve la liste des obligations en cause que nous a fournie votre Gouvernement.

Le Gouvernement du Canada est disposé à agréer les dispositions suivantes:

1. Le Gouvernement du Canada s'entendra avec la Banque du Canada pour émettre un duplicata de chacun des titres au porteur mentionnés dans l'annexe ci-jointe, à l'avantage du propriétaire véritable de l'obligation primitive. Pour ce qui est des obligations qui, à la date du présent accord, sont échues ou ont été appelées au remboursement, le montant principal payable au remboursement sera versé au compte mentionné au paragraphe 4 ci-dessous, à l'intention du propriétaire véritable. Par propriétaire véritable, j'entends la personne qui, au regard de la loi, est autorisée à présenter l'obligation primitive au remboursement, à l'échéance, et à en toucher le paiement.

2. Comme la Banque du Canada ne saurait vérifier si les coupons appartenant à l'une des obligations mentionnées à l'annexe ont été présentés et payés, ni repérer un tel coupon à temps pour en empêcher le paiement à un détenteur inautorisé, les obligations ampliatives seront émises sans coupons, l'intérêt ne devant être versé que sur présentation des coupons joints à l'obligation primitive.

3. Chaque obligation ampliative ainsi émise sera remise au Gouvernement des Pays-Bas qui en aura la garde pour le véritable propriétaire de l'obligation primitive correspondante, et le Gouvernement des Pays-Bas remettra alors chaque obligation ampliative en dépôt à la Banque du Canada, en attendant qu'elle soit remboursée ou rendue au propriétaire véritable.

4. Le produit du rachat de toute obligation ampliative, remboursée pendant que la Banque du Canada en a la garde, sera versé à un compte spécial de la Banque du Canada, au crédit du Gouvernement des Pays-Bas, qui considérera que l'argent déposé audit compte appartient au propriétaire véritable de l'obligation primitive correspondante.

5. Le Gouvernement des Pays-Bas reconnaît que la Banque du Canada pourra, avant de se désister de toute obligation ampliative dont elle a la garde, ou avant d'effectuer un versement à même le compte mentionné au paragraphe 4 ci-dessus, exiger la preuve que le ministre des Finances du Canada consent à la libération ou au versement et que l'obligation sera livrée ou le versement effectué au propriétaire véritable de l'obligation primitive correspondante ou du produit du remboursement qui doit être effectué.

6. The Government of The Netherlands will attempt to find the bonds specified in the schedule and will give to the Government of Canada any information it receives concerning the loss, theft or destruction of each bond, the whereabouts of each bond and the facts relied upon by all claimants to the ownership of each bond. If any such bond comes into the possession, ownership or control of the Government of The Netherlands, the Government of Canada or the Bank of Canada, the Government of The Netherlands will instruct the Bank of Canada to cancel the corresponding duplicate bond, or if the duplicate bond is no longer in the custody of the Bank of Canada, will cause it or the corresponding original bond to be delivered to the Bank of Canada for cancellation; or if the bond has been redeemed, the Government of The Netherlands will cause the original bond to be delivered to the Bank of Canada for cancellation.

7. The Government of The Netherlands will indemnify and save harmless the Government of Canada and the Bank of Canada against and from all loss, costs, damages, expenses and claims, whether litigated or not, that may result directly or indirectly from the issue or delivery of duplicate bonds under this agreement, or any subsequent transactions or payments relating to or induced by the existence of the duplicate bonds, or in any way arising out of this agreement.

8. These arrangements will be reviewed by the Government of Canada and the Government of The Netherlands before December 31, 1955, with a view to making any revision thereof that may be considered desirable.

If the foregoing arrangements and undertakings are agreeable to your Government, I should appreciate a reply from you to that effect. This letter and your reply accordingly will constitute a binding agreement between our respective Governments. The Government of Canada understands that your Government proposes to give publicity to the foregoing arrangement and has no objection to this proposal.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

D. C. ABBOTT.

SCHEDULE

I. Bonds of Canada for which duplicates will be issued.

3% Canada Perpetual Loan 1936

P1E	2583	1 x \$1000.
P1E	6439	1 x \$1000.
P1E	7632	1 x \$1000.
P1E	13841	1 x \$1000.
P1E	30424	1 x \$1000.
P1E	30425	1 x \$1000.
P1E	39767	1 x \$1000.
P1E	43306	1 x \$1000.
P1E	43692	1 x \$1000.

II. Bonds of Canada that have matured or been called for redemption —proceeds to be paid into Special Account in the Bank of Canada.

5% Canada External Loan 1922/52

17199	1 x \$1000.
-------	-------------

3% Canada External Loan 1938/68

E 34446	1 x \$1000.
---------	-------------

6. Le Gouvernement des Pays-Bas s'efforcera de retrouver les obligations mentionnées à l'annexe et fournira au Gouvernement du Canada tout renseignement qu'il aura reçu touchant la perte, le vol ou la destruction de chaque obligation, l'endroit où se trouve chaque obligation, ainsi que les faits sur lesquels se fondent, dans le cas de chaque obligation, tous ceux qui en revendiquent la propriété. Si le Gouvernement des Pays-Bas, le Gouvernement du Canada ou la Banque du Canada entre en possession, devient propriétaire ou assume la responsabilité d'une telle obligation, le Gouvernement des Pays-Bas devra charger la Banque du Canada d'annuler l'obligation ampliative correspondante ou, si la Banque du Canada n'en a plus la garde, fera transmettre ladite obligation ampliative ou l'obligation primitive correspondante, à la Banque du Canada pour qu'elle l'annule. Ou, si l'obligation a été remboursée, le Gouvernement des Pays-Bas fera transmettre l'obligation primitive à la Banque du Canada pour qu'elle l'annule.

7. Le Gouvernement des Pays-Bas indemniserà et mettra à couvert le Gouvernement du Canada et la Banque du Canada des pertes, frais, dommages, dépenses et réclamations, mis en litige ou non, qui pourraient découler directement ou indirectement de l'émission ou de la remise d'obligations ampliatives en vertu du présent accord, ou de toutes transactions ou tous versements ultérieurs se rapportant à l'existence des obligations ampliatives, ou occasionnés par elle, ou résultant de quelque façon du présent accord.

8. Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des Pays-Bas reverront les présentes dispositions avant le 31 décembre 1955, en vue d'y apporter les modifications qu'ils pourraient juger souhaitables.

Si votre Gouvernement agréé les dispositions et engagements exposés ci-dessus, je vous serais reconnaissant de bien vouloir m'écrire en ce sens. La présente lettre et votre réponse tiendront donc lieu d'un accord obligatoire entre nos Gouvernements respectifs. Le Gouvernement du Canada se rend compte que votre Gouvernement a l'intention de rendre publiques les dispositions précitées. Il ne s'y oppose pas.

Veuillez agréer, Excellence, l'assurance de ma très haute considération.

D. C. ABBOTT.

ANNEXE

I. Obligations du Canada à l'égard desquelles des duplicata seront émis.

Emprunt perpétuel du Canada (1936) à 3 p. 100

P1E	2583	1 x \$1000.
P1E	6439	1 x \$1000.
P1E	7632	1 x \$1000.
P1E	13841	1 x \$1000.
P1E	30424	1 x \$1000.
P1E	30425	1 x \$1000.
P1E	39767	1 x \$1000.
P1E	43306	1 x \$1000.
P1E	43692	1 x \$1000.

II. Obligations du Canada qui sont échues ou qui ont été appelées au remboursement et dont le produit doit être versé au compte spécial de la Banque du Canada.

Emprunt étranger du Canada (1922-1952) à 5 p. 100

17199 1 x \$1000.

Emprunt étranger du Canada (1938-1968) à 3 p. 100

E 34446 1 x \$1000.

II

*Ambassador of The Netherlands to Canada to the
Canadian Minister of Finance*

ROYAL NETHERLANDS EMBASSY

No. 637

OTTAWA, April 10th, 1952.

DEAR MR. MINISTER,

I have the honour to acknowledge the receipt of your letter of April 10th, 1952, with respect to safeguarding the rights of bonafide holders of bonds of Canada that were looted from their Netherlands owners during the recent war.

The arrangements and undertakings, as specified therein, are agreeable to my Government.

Your letter and my reply accordingly constitute a binding agreement between our respective Governments.

Accept, Mr. Minister, the assurances of my highest consideration.

A. H. J. LOVINK,
Netherlands Ambassador.

Hon. D. C. Abbott,
Minister of Finance,
Confederation Building,
OTTAWA, Ont.

II

*Ambassadeur des Pays-Bas au Canada au
Ministre des Finances du Canada*

AMBASSADE ROYALE DES PAYS-BAS

N° 637

OTTAWA, le 10 avril 1952.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 10 avril 1952, concernant la sauvegarde des droits des détenteurs de bonne foi d'obligations du Canada qui ont été volées à leurs propriétaires néerlandais pendant la dernière guerre.

Les dispositions et les engagements qui y sont exposés agréent à mon Gouvernement.

Votre lettre et ma présente réponse tiendront donc lieu d'un accord obligatoire entre nos Gouvernements respectifs.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

L'Ambassadeur des Pays-Bas,

A. H. J. LOVINK.

L'honorable D. C. Abbott
Ministre des Finances
Édifice de la Confédération
OTTAWA, Ont.



CANADA

External Affairs Dept.

TREATY SERIES 1952 No. 10 RECUEIL DES TRAITÉS

CAIRN
- 52710

OCEAN WEATHER STATIONS (North Atlantic)

Protocol extending the period of the
Agreement of 12 May 1949

Signed by Canada at Montreal
19 June 1952

In force 19 June 1952.

STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES FLOTTANTES (Atlantique du Nord)

Protocole prolongeant la durée de
l'Accord du 12 mai 1949

Signé par le Canada à Montréal,
le 19 juin 1952

En vigueur le 19 juin 1952.



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 10 RECUEIL DES TRAITÉS

OCEAN WEATHER STATIONS (North Atlantic)

Protocol extending the period of the
Agreement of 12 May 1949

Signed by Canada at Montreal
19 June 1952

In force 19 June 1952.

STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES FLOTTANTES (Atlantique du Nord)

Protocole prolongeant la durée de
l'Accord du 12 mai 1949

Signé par le Canada à Montréal,
le 19 juin 1952

En vigueur le 19 juin 1952.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and | Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery | Contrôleur de la Papeterie
OTTAWA, 1952

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

PROTOCOL EXTENDING THE PERIOD OF THE AGREEMENT ON NORTH ATLANTIC OCEAN WEATHER STATIONS SIGNED IN LONDON ON 12 MAY 1949.

Whereas the Council of the International Civil Aviation Organization recommended, on 7 December 1951, to the Governments signatory of the Agreement on North Atlantic Ocean Weather Stations signed at London on 12 May 1949

- (a) that the conference to be convened by the Council not later than 1 October 1952, pursuant to Article XVII(2) of the said Agreement, to consider the revision and renewal of the Agreement, be postponed for a period of approximately one year;
- (b) that, consequently, the operation of the North Atlantic Ocean Weather Stations, in accordance with the terms of the said Agreement be extended for a period of one year; and

Whereas all the signatory Governments have notified their concurrence in the above mentioned Council's recommendations;

The undersigned representatives, appointed by their Governments for this purpose, Have Agreed As Follows:

ARTICLE 1

The Agreement on North Atlantic Ocean Weather Stations signed at London on 12 May 1949, which, pursuant to Article XVII(1) of the said Agreement, should have been terminated on 30 June 1953, shall remain in effect until 30 June 1954.

ARTICLE 2

The Council shall convene, not later than 1 October 1953, the Conference which would have been convened pursuant to Article XVII(2) of the Agreement, not later than 1 October 1952, for the purpose of considering the revision and renewal of the said Agreement.

ARTICLE 3

This Protocol shall come into force on the date of its signature.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have affixed their signatures on behalf of their respective Governments.

DONE in Montreal, the twenty-eight day of the month of May of the year nineteen hundred and fifty-two, in the English, French and Spanish languages, in a single copy open for signature at that date which shall be deposited in the Archives of the International Civil Aviation Organization. Certified copies thereof shall be transmitted by the Secretary General of the Organization to all signatory Governments.

Here follow the names of the signatories for Belgium, Ireland, Netherlands, Norway, Portugal, Sweden, United Kingdom, United States of America, Canada, Denmark and France.

PROTOCOLE PROLONGEANT LA DURÉE DE L'ACCORD SUR LES STATIONS
MÉTÉOROLOGIQUES FLOTTANTES DE L'ATLANTIQUE DU NORD, SIGNÉ
À LONDRES LE 12 MAI 1949.

Considérant que, le 7 décembre 1951, le Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale a recommandé aux Gouvernements signataires de l'Accord sur les Stations Météorologiques de l'Atlantique du Nord signé à Londres le 12 mai 1949

- a) que soit ajournée pour environ un an la conférence qui devait être convoquée par le Conseil pour examiner la révision et le renouvellement dudit Accord, au plus tard le 1^{er} octobre 1952 aux termes de l'Article XVII(2) de cet Accord;
- b) qu'en conséquence soit prolongée pour un an l'exploitation des Stations Météorologiques Flottantes de l'Atlantique du Nord conformément aux termes dudit Accord, et

Considérant que tous les Gouvernements signataires ont notifié leur accord sur les recommandations du Conseil mentionnées ci-dessus;

Les représentants soussignés, désignés par leurs Gouvernements à cet effet, sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE 1^{er}

L'Accord sur les Stations Météorologiques Flottantes de l'Atlantique du Nord signé à Londres le 12 mai 1949, qui, en vertu de l'Article XVII(1) dudit Accord, aurait dû prendre fin le 30 juin 1953, reste en vigueur jusqu'au 30 juin 1954.

ARTICLE 2

Le Conseil convoquera le 1^{er} octobre 1953 au plus tard la Conférence qui aurait dû être convoquée aux termes de l'Article XVII(2) de l'Accord le 1^{er} octobre 1952 au plus tard, pour examiner la révision et le renouvellement dudit Accord.

ARTICLE 3

Le présent Protocole entre en vigueur à la date de sa signature.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés, ont apposé leurs signatures au nom de leurs Gouvernements respectifs.

FAIT à Montréal, le vingt-huitième jour du mois de mai en l'an mil neuf cent cinquante-deux, en français, en anglais et en espagnol, en un exemplaire unique ouvert à la signature à cette date et qui sera déposé dans les Archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Des copies certifiées conformes du présent Protocole seront transmises par le Secrétaire général de l'Organisation à tous les gouvernements signataires.

Suivent les noms des signataires pour la Belgique, l'Irlande, les Pays-Bas, la Norvège, le Portugal, la Suède, le Royaume-Uni, les États-Unis d'Amérique, le Canada, le Danemark, et la France.



CANADA

External Affairs, Sep 11

TREATY SERIES 1952 No. 11 RECUEIL DES TRAITÉS

CA1EA10
-52TH

DOUBLE TAXATION (Taxes on income)

Agreement between CANADA and the
UNITED KINGDOM

Extending to British Guiana and St. Lucia
the Double Taxation Agreement of June 5, 1946

Effected by Exchange of Notes
Signed at Ottawa, May 9 and 22, 1952

Agreement of June 5, 1946 (as modified)
shall apply to British Guiana and Santa
Lucia as from July 8, 1952

DOUBLE IMPOSITION (Impôt sur le revenu)

Accord entre le CANADA et le
ROYAUME-UNI

Étendant à la Guyane anglaise et à Sainte-Lucie
l'Accord du 5 juin 1946 sur la
double imposition

Intervenu par un Échange de Notes
Signées à Ottawa les 9 et 22 mai 1952

L'Accord du 5 juin 1946 (modifié)
s'appliquera à la Guyane anglaise et
à Sainte-Lucie à partir du 8 juillet 1952





CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 11 RECUEIL DES TRAITÉS

DOUBLE TAXATION (Taxes on income)

Agreement between CANADA and the
UNITED KINGDOM

Extending to British Guiana and St. Lucia
the Double Taxation Agreement of June 5, 1946

Effected by Exchange of Notes
Signed at Ottawa, May 9 and 22, 1952

Agreement of June 5, 1946 (as modified)
shall apply to British Guiana and Santa
Lucia as from July 8, 1952

DOUBLE IMPOSITION (Impôt sur le revenu)

Accord entre le CANADA et le
ROYAUME-UNI

Étendant à la Guyane anglaise et à Sainte-Lucie
l'Accord du 5 juin 1946 sur la
double imposition

Intervenu par un Échange de Notes
Signées à Ottawa les 9 et 22 mai 1952

L'Accord du 5 juin 1946 (modifié)
s'appliquera à la Guyane anglaise et
à Sainte-Lucie à partir du 8 juillet 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and | Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationary | Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1953.

Price: 25 cents

76348—1

Prix: 25 cents

SUMMARY

	PAGE
I. Note, dated May 9, 1952, from the Acting High Commissioner for the United Kingdom to the Secretary of State for External Affairs	4
II. Note, dated May 22, 1952, from the Secretary of State for External Affairs to the Acting High Commissioner for the United Kingdom	6

SOMMAIRE

	PAGE
I. Note, en date du 9 mai 1952, adressée par le Haut Commissaire suppléant du Royaume-Uni au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures	5
II. Note, en date du 22 mai 1952, adressée par le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au Haut Commissaire suppléant du Royaume-Uni	7

EXCHANGE OF NOTES (MAY 9 and 22, 1952) BETWEEN CANADA AND THE
UNITED KINGDOM CONSTITUTING AN AGREEMENT EXTENDING THE
DOUBLE TAXATION AGREEMENT OF JUNE 5, 1946, WITH RESPECT TO
INCOME TAXES TO BRITISH GUIANA AND ST. LUCIA

I

OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER FOR THE
UNITED KINGDOM, EARNSCLIFFE

OTTAWA, 9th May, 1952.

No. 24

SIR,

I have the honour to inform you that my Government, in accordance with Article XV of the Agreement between the Government of the United Kingdom and the Government of Canada for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income, dated 5th June 1946, has instructed me to give notice of its desire that the Agreement shall extend to the Governments of British Guiana and St. Lucia, both of which have expressed their wish for the extension.

2. The extension, it is suggested, shall have effect in Canada for the taxation year 1952 and subsequent years.

3. For both Colonies the date from which the extension would be effective is 1st January, 1952, and the tax concerned in each Colony is the Income tax.

4. In relation to both British Guiana and St. Lucia, Article VI (3) of the Agreement will require modification as follows:

For "shall be exempt from [United Kingdom] surtax" there shall be deemed to be substituted "shall not be liable to tax in [the territory] at a rate in excess of the rate applicable to a company".

5. It is proposed that this notification and the Canadian Government's written acceptance thereof shall be regarded as putting on record the agreement of the two Governments that the Double Taxation Agreement as modified shall apply to British Guiana and St. Lucia on the sixtieth day after the date of this notification.

6. Subject to the concurrence of the Canadian Government notice of the extension of the Agreement to the two Colonies would be published in the London Gazette and it is assumed that the Canadian Government would wish to arrange for notice to be published in the Canada Gazette.

I have the honour to be, Sir,

Your most obedient servant

(Sgd.) J. THOMSON.

The Honourable L. B. Pearson, M.P.,
Secretary of State for External Affairs,
Ottawa.

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (9 et 22 MAI 1952) ENTRE LE CANADA ET LE ROYAUME-UNI CONSTITUANT UN ACCORD AYANT POUR OBJET D'ÉTENDRE À LA GUYANE ANGLAISE ET À SAINTE-LUCIE L'ACCORD CONCLU LE 6 JUIN 1946 À L'ÉGARD DE LA DOUBLE IMPOSITION EN MATIÈRE D'IMPÔT SUR LE REVENU

I

HAUT COMMISSARIAT DU ROYAUME-UNI, EARNSCLIFFE

OTTAWA, le 9 mai 1952.

N° 24

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que mon Gouvernement, conformément à l'Article XV de l'Accord intervenu le 5 juin 1946 entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement du Canada pour éviter la double imposition et prévenir la fraude fiscale en matière d'impôt sur le revenu, me charge de vous faire part de son désir d'étendre l'Accord aux Gouvernements de la Guyane anglaise et de Sainte-Lucie, qui tous ont l'un et l'autre exprimé le désir de voir se réaliser une telle extension.

2. Nous sommes d'avis que l'extension devra, au Canada, s'appliquer à l'année fiscale 1952 et aux années subséquentes.

3. Dans les deux colonies, l'extension sera en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1952 et l'impôt en jeu dans chacune des colonies est celui qui frappe le revenu.

4. En ce qui concerne aussi bien la Guyane anglaise que Sainte-Lucie, l'Article VI (3) de l'Accord exigera cette modification:

Aux mots "est exonéré de la surtaxe [du Royaume-Uni]", seront censés être substitués les suivants: "n'est pas imposé dans [le territoire] à un taux excédant le taux applicable à une société".

5. Nous proposons que la présente notification et son acceptation par écrit par le Gouvernement du Canada soient considérées comme la constatation de l'entente intervenue entre les deux gouvernements pour que l'Accord modifié sur la double imposition s'applique à la Guyane anglaise et à Sainte-Lucie le soixantième jour qui suivra la date de la présente notification.

6. Sous réserve de l'agrément du Gouvernement du Canada, l'avis de l'extension de l'Accord aux deux colonies sera publié dans la *London Gazette*, et il est présumé que le Gouvernement du Canada fera en sorte qu'il soit publié dans la *Gazette du Canada*.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur le Ministre,

Votre très obéissant serviteur,

(Signature) J. THOMSON.

L'honorable L. B. Pearson, député

Secrétaire d'État aux Affaires extérieures,
Ottawa

II

No. E-37

OTTAWA, May 22, 1952.

Sir:

I have the honour to acknowledge receipt of your Note No. 24 of May 9th, 1952, regarding extension of the Canada-United Kingdom Double Taxation Agreement of June 5th, 1946, with respect to income tax to the Governments of British Guiana and St. Lucia, which reads as follows:

(See Note I)

"I have the honour in the Canada Gazette"

2. The terms of the foregoing note are acceptable to the Canadian Government, and I have the honour to confirm that your note under reference, together with my present reply thereto, shall be regarded as putting on record the agreement of the two Governments that the Double Taxation Agreement as modified shall apply to the two territories named on the sixtieth day after May 9th, 1952.

3. I also wish to inform you that the Canadian Government has no objection to the publication of this exchange of notes in the London Gazette and to the release of an appropriate announcement to the United Kingdom press. The Canadian authorities, for their part, propose to have the present exchange of notes published in the *Canada Gazette* and to issue a brief statement to the Canadian press.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

A. F. W. PLUMPTRE,
*for Secretary of State
for External Affairs*

J. Thomson, Esq., O.B.E., M.M.,
Acting High Commissioner,
Office of the United Kingdom High Commissioner,
Earnscliffe,
Ottawa.

II

N° E-37

OTTAWA, le 22 mai 1952.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre Note n° 24 du 9 mai 1952, concernant l'extension aux Gouvernements de la Guyane anglaise et de Sainte-Lucie, de l'accord conclu entre le Canada et le Royaume-Uni le 5 juin 1946, à l'égard de la double imposition en matière d'impôt sur le revenu, laquelle est ainsi conçue:

(Voir Note n° I)

"J'ai l'honneur Gazette du Canada".

2. Le Gouvernement du Canada accepte les conditions énoncées dans la Note précitée et j'ai l'honneur de vous faire connaître que ladite Note et ma présente réponse à cette Note seront considérées comme la constatation de l'entente intervenue entre les deux gouvernements pour que l'accord modifié sur la double imposition s'applique aux deux territoires désignés, le sixième jour qui suivra le 9 mai 1952.

3. Je désire aussi vous faire connaître que le Gouvernement du Canada ne voit aucun inconvénient à la publication du présent Échange de Notes dans la *London Gazette*, non plus qu'à la communication d'une déclaration appropriée à la presse du Royaume-Uni. Les autorités canadiennes, de leur côté, se proposent de publier le présent Échange de Notes dans la *Gazette du Canada* et de communiquer une brève déclaration aux journaux canadiens.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance réitérée de ma très haute considération.

(Signature) A. F. W. PLUMPTRE,
pour le Secrétaire d'État
aux Affaires extérieures

Monsieur J. Thomson, O.B.E., M.M.

Haut commissaire suppléant

Cabinet du Haut Commissaire du Royaume-Uni

Earncliffe

Ottawa



CA/EA10
-52T12

EXTRADITION

Convention between Canada and
the United States of America

Amending the Supplementary Convention
of December 13, 1900

Signed at Ottawa, October 26, 1951

Ratifications exchanged July 11, 1952

In force July 11, 1952.

EXTRADITION

Convention entre le Canada
et les États-Unis d'Amérique

Modifiant la Convention supplémentaire
du 13 décembre 1900

Signée à Ottawa le 26 octobre 1951

Ratifications échangées le 11 juillet 1952

En vigueur le 11 juillet 1952.



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 12 RECUEIL DES TRAITÉS

EXTRADITION

Convention between Canada and
the United States of America

Amending the Supplementary Convention
of December 13, 1900

Signed at Ottawa, October 26, 1951

Ratifications exchanged July 11, 1952

In force July 11, 1952.

EXTRADITION

Convention entre le Canada
et les États-Unis d'Amérique

Modifiant la Convention supplémentaire
du 13 décembre 1900

Signée à Ottawa le 26 octobre 1951

Ratifications échangées le 11 juillet 1952

En vigueur le 11 juillet 1952.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and | Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery | Contrôleur de la Papeterie
OTTAWA, 1953

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

SUMMARY

	PAGE
SUPPLEMENTARY CONVENTION TO THE SUPPLEMENTARY CONVENTION BETWEEN HER MAJESTY AND THE UNITED STATES OF AMERICA FOR THE MUTUAL EXTRADITION OF FUGITIVE CRIMINALS, SIGNED AT WASHINGTON, DECEMBER 13, 1900	4

Signed at Ottawa October 26, 1951.

ANNEX

Supplementary Convention between Canada and the United States of America to provide for extradition on account of crimes or offences committed against the laws for the suppression of the traffic in narcotics, signed at Washington, January 8, 1925	6
Supplementary Extradition Convention between His Majesty and the United States of America, signed at London, May 15, 1922	10
Supplementary Convention between His Majesty and the United States of America for the mutual surrender of fugitive criminals, signed at London, April 12, 1905	14
Supplementary Convention between Her Majesty and the United States of America for the mutual extradition of fugitive criminals (enlarging list of crimes), signed at Washington, December 13, 1900	16
Supplementary Convention between Her Majesty and the United States of America for the extradition of criminals, signed at Washington, July 12, 1889	18
Treaty between Her Majesty and the United States of America, to settle and define the boundaries between the possessions of Her Britannic Majesty in North America, and the territories of the United States; for the final suppression of the African slave trade; and for the giving up of criminals, fugitive from justice, in certain cases, signed at Washington, August 9, 1842. (Articles X and XI)	22

SOMMAIRE

	PAGE
CONVENTION ADDITIONNELLE À LA CONVENTION ENTRE SA MAJESTÉ ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE POUR L'EXTRADITION RÉCIPROQUE DES MALFAITEURS FUGITIFS, SIGNÉE À WASHINGTON LE 13 DÉCEMBRE 1900	5

Signée à Ottawa le 26 octobre 1951.

ANNEXE

Convention supplémentaire entre le Canada et les États- Unis d'Amérique prévoyant l'extradition dans le cas de crimes ou de délits commis contre les lois visant la répres- sion du commerce des stupéfiants, signée à Washington le 8 janvier 1925	7
Convention supplémentaire d'extradition entre Sa Majesté et les États-Unis d'Amérique, signée à Londres le 15 mai 1922	11
Convention supplémentaire entre Sa Majesté et les États- Unis d'Amérique pour l'extradition réciproque des crimi- nels fugitifs, signés à Londres le 12 avril 1905	15
Convention supplémentaire entre Sa Majesté et les États-Unis d'Amérique pour l'extradition réciproque des criminels fugitifs (ajoutant à la liste des crimes), signée à Washington le 13 décembre 1900	17
Convention supplémentaire entre Sa Majesté et les États-Unis d'Amérique concernant l'extradition des cri- minels, signée à Washington le 12 juillet 1889	19
Traité entre Sa Majesté et les États-Unis d'Amérique pour déterminer et définir les frontières entre les possessions de Sa Majesté britannique en Amérique du Nord et les territoires des États-Unis; pour la suppression définitive de la traite des Noirs africains; et, en certains cas, pour la reddition des criminels fugitifs recherchés par la justice, signé à Washington le 9 août 1842. (Articles X et XI)	23

**SUPPLEMENTARY CONVENTION TO THE SUPPLEMENTARY CONVENTION
BETWEEN HER MAJESTY AND THE UNITED STATES OF AMERICA FOR
THE MUTUAL EXTRADITION OF FUGITIVE CRIMINALS**

Signed at Washington, December 13, 1900

Canada and the United States of America, being desirous of modifying and supplementing in certain respects the list of crimes on account of which extradition may be granted under the Treaties and Conventions in force between Canada and the United States of America, particularly the Convention concluded by the United States of America and Her Britannic Majesty on December 13, 1900, so as to comprehend any and all frauds which are punishable criminally by the laws of both contracting states, particularly those which occur in connection with transactions in securities, have decided to conclude a Supplementary Convention for that purpose and have appointed as their respective Plenipotentiaries:

Canada:

Lester Bowles Pearson, Secretary of State for External Affairs in the Government of Canada, and

Stuart Sinclair Garson, Minister of Justice and Attorney-General in the Government of Canada, and

The United States of America:

Don C. Bliss, Minister of the United States of America at Ottawa, who, having communicated to one another their respective full powers, found in good and due form, have agreed as follows:

ARTICLE I

The enumeration numbered 11 in Article I of the Supplementary Extradition Convention signed on December 13, 1900, between the United States of America and Her Britannic Majesty, is hereby amended to read as follows:

11A "Obtaining property, money or valuable securities by false pretences or by defrauding the public or any person by deceit or falsehood or other fraudulent means, whether such deceit or falsehood or any fraudulent means would or would not amount to a false pretence.

11B "Making use of the mails in connection with schemes devised or intended to deceive or defraud the public or for the purpose of obtaining money under false pretences."

ARTICLE II

The present Supplementary Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be exchanged at Ottawa.

The present Supplementary Convention shall enter into force on the day of the exchange of the instruments of ratification and it shall continue in force as though it were an integral part of the Supplementary Convention of December 13, 1900, subject to the provisions of Article II of that Supplementary Convention with respect to termination.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries have signed the present Supplementary Convention and have affixed thereto their respective seals.

DONE in duplicate at Ottawa, this 26th day of October, 1951.

For Canada:

L. B. PEARSON
STUART S. GARSON

For the United States of America:

DON C. BLISS

(Traduction)

**CONVENTION ADDITIONNELLE À LA CONVENTION SUPPLÉMENTAIRE ENTRE
SA MAJESTÉ ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE POUR L'EXTRADITION
RÉCIPROQUE DES MALFAITEURS FUGITIFS.**

Signée à Washington le 13 décembre 1900.

Le Canada et les États-Unis d'Amérique, désireux de modifier et de compléter à certains égards la liste des crimes pouvant donner lieu à extradition sous le régime des Traités et Conventions en vigueur entre le Canada et les États-Unis d'Amérique, et notamment de la Convention signée par les États-Unis d'Amérique et Sa Majesté britannique le 13 décembre 1900, de façon à y faire entrer tous les actes frauduleux punissables en vertu du droit criminel des deux États contractants, et particulièrement ceux qui se commettent à l'occasion des mouvements de valeurs, ont décidé de conclure à cet effet une Convention additionnelle et ont nommé pour leurs plénipotentiaires respectifs:

Le Canada:

M. Lester Bowles Pearson, secrétaire d'État aux Affaires extérieures du Gouvernement canadien, et

M. Stuart Sinclair Garson, ministre de la Justice et procureur-général du Gouvernement canadien, et

Les États-Unis d'Amérique:

M. Don C. Bliss, ministre des États-Unis d'Amérique à Ottawa
lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

ARTICLE I

L'énumération figurant au numéro 11 de l'article I de la Convention supplémentaire d'extradition signée le 13 décembre 1900 entre les États-Unis d'Amérique et Sa Majesté britannique, est modifiée par les présentes ainsi qu'il suit:

11A "Obtention de biens, d'argent ou de valeurs par de faux prétextes ou en fraudant le public ou quelque personne par la supercherie, le mensonge ou d'autres moyens dolosifs, que cette supercherie, ce mensonge ou ces autres moyens dolosifs constituent ou non un faux prétexte.

11B Usage de la poste relativement à des projets conçus ou formés pour leurrer ou frauder le public, ou dans le dessein d'obtenir de l'argent sous de fausses représentations."

ARTICLE II

La présente Convention additionnelle sera ratifiée et les instruments de ratification seront échangés à Ottawa.

La présente Convention additionnelle entrera en vigueur le jour de l'échange des instruments de ratification et continuera d'exercer ses effets comme si elle faisait partie intégrante de la Convention supplémentaire du 13 décembre 1900, sous réserve des dispositions de l'Article II de cette dernière Convention concernant la dénonciation.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés ont signé la présente Convention additionnelle et y ont apposé leurs sceaux respectifs.

FAIT en double exemplaire à Ottawa, le 26 octobre 1951.

Pour le Canada:

L. B. PEARSON
STUART S. GARSON

Pour les États-Unis d'Amérique:

DON C. BLISS

ANNEX

1925

¹SUPPLEMENTARY CONVENTION BETWEEN CANADA AND THE UNITED STATES OF AMERICA TO PROVIDE FOR EXTRADITION ON ACCOUNT OF CRIMES OR OFFENCES COMMITTED AGAINST THE LAWS FOR THE SUPPRESSION OF THE TRAFFIC IN NARCOTICS

Signed at Washington, January 8, 1925

(Ratifications exchanged at Washington, July 17, 1925)

His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, in respect of the Dominion of Canada, and the President of the United States of America, being desirous of enlarging the list of crimes on account of which extradition may be granted with regard to certain offences committed in the United States or in the Dominion of Canada under the Conventions concluded between the United States and Great Britain on the 12th July, 1889, and the 13th December, 1900, and the 12th April, 1905, and the 15th May 1922, with a view to the better administration of justice and the prevention of crime, have resolved to conclude a Supplementary Convention for this purpose, and have appointed as their Plenipotentiaries, to wit:

His Britannic Majesty: The Honourable Ernest Lapointe, Minister of Justice to the Dominion of Canada, and

The President of the United States of America: Charles Evans Hughes, Secretary of State of the United States of America;

Who, after having communicated to each other their respective full powers, which were found to be in due and proper form, have agreed to and concluded the following Articles:

ARTICLE I

The following crimes are, subject to the provision contained in Article II hereof, added to the list of crimes numbered 1 to 10 in the 1st Article of the said Convention of the 12th July, 1889, and to the list of crimes numbered 11 to 13 in Article I of the Supplementary Convention concluded between the United States and Great Britain on the 13th December, 1900, and to the list of crimes numbered 14 and 15 in Article I of the Supplementary Convention concluded between the United States and Great Britain on the 12th April, 1905, and to the list of crimes numbered 16 in Article I of the Supplementary Convention concluded between the United States and Great Britain on the 15th May, 1922, that is to say:

17. Crimes and offences against the laws for the suppression of the traffic in narcotics.

ARTICLE II

The operation of the present Convention is confined to cases in which the offences mentioned in the preceding Article having been committed in the United States or in the Dominion of Canada, the person charged with the offence is found in the Dominion of Canada or in the United States respectively.

¹From the Original Treaty.

ANNEXE

1925

CONVENTION SUPPLÉMENTAIRE¹ ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE PRÉVOYANT L'EXTRADITION DANS LE CAS DE CRIMES OU DE DÉLITS COMMIS CONTRE LES LOIS VISANT LA RÉPRESSION DU COMMERCE DES STUPÉFIANTS.

Signée à Washington le 8 janvier 1925

(Les ratifications ont été échangées à Washington le 17 juillet 1952)

Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Dominions britanniques au delà des mers, Empereur des Indes, du chef du Dominion du Canada, et le Président des États-Unis d'Amérique, désireux d'ajouter à la liste des crimes à l'égard desquels l'extradition peut-être accordée en ce qui concerne certains délits commis aux États-Unis ou dans le Dominion du Canada aux termes des Conventions conclues entre les États-Unis et la Grande-Bretagne le 12 juillet 1889, et le 13 décembre 1900, et le 12 avril 1905, et le 15 mai 1922, en vue d'une meilleure administration de la justice et en vue de prévenir les crimes, ont résolu de conclure une Convention supplémentaire à cette fin et ont désigné pour leurs Plénipotentiaires:

Sa Majesté britannique: l'honorable Ernest Lapointe, ministre de la Justice du Dominion du Canada, et

Le Président des États-Unis d'Amérique: Charles Evans Hughes, Secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des Articles suivants et les ont conclus:

ARTICLE I

Les crimes suivants, sous réserve de la disposition contenue dans l'Article II des présentes, sont ajoutés à la liste des crimes numérotés de 1 à 10 au premier Article de ladite Convention du 12 juillet 1889 et à la liste des crimes numérotés de 11 à 13 à l'Article I de la Convention supplémentaire conclue entre les États-Unis et la Grande-Bretagne le 13 décembre 1900 et à la liste des crimes numérotés 14 et 15 à l'Article I de la Convention supplémentaire conclue entre les États-Unis et la Grande-Bretagne le 12 avril 1905 et à la liste de crimes numérotés 16 à l'Article 1 de la Convention supplémentaire conclue entre les États-Unis et la Grande-Bretagne le 15 mai 1922, c'est-à-dire:

17. Tous crimes et délits contre les lois relatives à la répression du commerce des stupéfiants.

ARTICLE II

L'application de la présente Convention est limitée aux cas dans lesquels, les délits mentionnés à l'Article précédant ayant été commis aux États-Unis ou dans le Dominion du Canada, la personne qui en est accusée se trouve dans le Dominion du Canada ou aux États-Unis, respectivement.

¹Reproduit à partir de l'original.

ARTICLE III

The present Convention shall be considered as an integral part of the said extradition Conventions of the 12th July, 1889, and the 13th December, 1900, and the 12th April, 1905, and the 15th May, 1922, and the 1st Article of the said Convention of the 12th July, 1889, shall be read as if the lists of crimes therein contained had originally comprised the additional crimes specified and numbered 17 in the 1st Article of the present Convention subject to the provision contained in Article II.

The present Convention shall be ratified, and the ratifications shall be exchanged either at Washington or Ottawa as soon as possible.

It shall come into force ten days after its publication in conformity with the laws of the High Contracting Parties and it shall continue and terminate in the same manner as the said Convention of the 12th July, 1889.

In testimony whereof, the respective plenipotentiaries have signed the present Supplementary Convention and have affixed their seals thereto.

Done in duplicate at the City of Washington this 8th day of January, in the year one thousand nine hundred and twenty-five.

(L.S.) ERNEST LAPOINTE

(L.S.) CHARLES EVANS HUGHES

ARTICLE III

La présente Convention sera considérée comme faisant partie intégrante desdites Conventions d'extradition du 12 juillet 1889, et du 13 décembre 1900, et du 12 avril 1905, et du 15 mai 1922, et le premier Article de ladite Convention du 12 juillet 1889 se lira comme si les listes de crimes qu'il renferme avaient compris dès le début les crimes additionnels spécifiés et numérotés 17 au premier Article de la présente Convention, sous réserve de la disposition énoncée à l'Article II.

La présente Convention devra être ratifiée et les ratifications devront être échangées soit à Washington soit à Ottawa, le plus tôt possible.

Elle entrera en vigueur dix jours après avoir été publiée en conformité des lois des Hautes Parties Contractantes, et elle restera en vigueur et prendra fin de la même manière que ladite Convention du 12 juillet 1889.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention supplémentaire et y ont apposé leurs sceaux.

Fait en double exemplaire en la ville de Washington ce 8^e jour de janvier de l'an mil neuf cent vingt-cinq.

ERNEST LAPOINTE
CHARLES EVANS HUGHES

**¹SUPPLEMENTARY EXTRADITION CONVENTION BETWEEN HIS MAJESTY AND
THE UNITED STATES OF AMERICA**

Signed at London, May 15, 1922

(Ratification exchanged at London, July 28, 1922)

His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, and the President of the United States of America, being desirous of enlarging the list of crimes on account of which extradition may be granted under the Conventions concluded between the United States and Great Britain on the 12th July, 1889, and the 13th December, 1900, and the 12th April, 1905, with a view of the better administration of justice and the prevention of crime, have resolved to conclude a Supplementary Convention for this purpose, and have appointed as their Plenipotentiaries, to wit:

His Britannic Majesty: the Most Honourable the Marquess Curzon of Kedleston, K.G., His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs; and

The President of the United States: the Honourable George Harvey, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the United States at the Court of His Britannic Majesty;

Who, after having communicated to each other their respective full powers, which were found to be in due and proper form, have agreed to and concluded the following Articles:

ARTICLE 1

The following crimes are, subject to the provision contained in Article 2 hereof, added to the list of crimes numbered 1 to 10 in the 1st Article of the said Convention of the 12th July, 1889, and to the list of crimes numbered 11 to 13 in Article 1 of the Supplementary Convention concluded between the United States and Great Britain on the 13th December, 1900, and to the list of crimes numbered 14 to 15 in Article 1 of the Supplementary Convention concluded between the United States and Great Britain on the 12th April, 1905, that is to say:

16. Wilful desertion or wilful non-support of minor or dependent children.

ARTICLE 2

The operation of the present Convention is confined to cases in which the offences mentioned in the preceding Article having been committed in the United States or in the Dominion of Canada, the person charged with the offence is found in the Dominion of Canada or in the United States respectively.

ARTICLE 3

The present Convention shall be considered as an integral part of the said Extradition Conventions of the 12th July, 1889, and the 13th December, 1900, and the 12th April, 1905, and the 1st Article of the said Convention of the 12th July, 1889, shall be read as if the lists of crimes therein contained had originally comprised the additional crimes specified and numbered 16 in the 1st Article of the present Convention, subject to the provision contained in Article 2.

¹From Treaty Series No. 18, 1922.

CONVENTION SUPPLÉMENTAIRE D'EXTRADITION¹ ENTRE SA MAJESTÉ ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Signée à Londres le 15 mai 1922

(Les ratifications ont été échangées à Londres le 28 juillet 1922)

Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Dominions britanniques au delà des mers, Empereur des Indes, et le Président des États-Unis d'Amérique, désireux d'ajouter à la liste des crimes à l'égard desquels l'extradition peut être accordée aux termes des Conventions conclues entre les États-Unis et la Grande-Bretagne le 12 juillet 1889 et le 13 décembre 1900 et le 12 avril 1905, en vue d'une meilleure administration de la justice et en vue de prévenir les crimes, ont résolu de conclure une Convention supplémentaire à cette fin et ont désigné pour leurs Plénipotentiaires:

Sa Majesté britannique: le très honorable marquis Curzon de Kedleston, Chevalier de la Jarretière, secrétaire d'État principal de Sa Majesté aux Affaires étrangères; et

Le Président des États-Unis: l'honorable George Harvey, ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire des États-Unis près la Cour de Sa Majesté britannique;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des Articles suivants et les ont conclus:

ARTICLE 1

Les crimes suivants, sous réserve de la disposition renfermée dans l'Article 2 des présentes, sont ajoutés à la liste des crimes numérotés de 1 à 10 au premier Article de ladite Convention du 12 juillet 1889 et à la liste des crimes numérotés de 11 à 13 à l'Article 1 de la Convention supplémentaire conclue entre les États-Unis et la Grande-Bretagne le 13 décembre 1900 et à la liste des crimes numérotés 14 et 15 à l'Article 1 de la Convention supplémentaire conclue entre les États-Unis et la Grande-Bretagne le 12 avril 1905, c'est-à-dire:

16. Abandon délibéré d'enfants mineurs ou à charge ou refus délibéré de pourvoir à leur subsistance.

ARTICLE 2

L'application de la présente Convention est limitée aux cas dans lesquels, les délits mentionnés à l'Article précédent ayant été commis aux États-Unis ou dans le Dominion du Canada, la personne qui en est accusée se trouve dans le Dominion du Canada ou aux États-Unis, respectivement.

ARTICLE 3

La présente Convention sera considérée comme faisant partie intégrante desdites Conventions d'extradition du 12 juillet 1889 et du 13 décembre 1900 et du 12 avril 1905, et le premier Article de ladite Convention du 12 juillet 1889 se lira comme si la liste de crimes qu'il renferme avait compris dès le début les crimes additionnels spécifiés et numérotés 16 au premier Article de la présente Convention, sous réserve de la disposition énoncée à l'Article 2.

¹Publié dans le Recueil des traités 1922, n° 18.

The present Convention shall be ratified, and the ratifications shall be exchanged either at Washington or London as soon as possible.

It shall come into force ten days after its publication in conformity with the laws of the High Contracting Parties, and it shall continue and terminate in the same manner as the said Convention of the 12th July, 1889.

In testimony whereof the respective Plenipotentiaries have signed the present Convention in duplicate, and have thereunto affixed their seals.

Done at London, this 15th day of May, 1922.

(L.S.) CURZON OF KEDLESTON

(L.S.) GEORGE HARVEY

La présente Convention devra être ratifiée et les ratifications devront être échangées soit à Washington soit à Londres, le plus tôt possible.

Elle entrera en vigueur dix jours après avoir été publiée en conformité des lois des Hautes Parties Contractantes, et elle restera en vigueur et prendra fin de la même manière que ladite Convention du 12 juillet 1889.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention en double exemplaire et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Londres ce 15^e jour de mai 1922.

CURZON OF KEDLESTON
GEORGE HARVEY

1905

¹SUPPLEMENTARY CONVENTION BETWEEN HIS MAJESTY AND THE UNITED STATES OF AMERICA FOR THE MUTUAL SURRENDER OF FUGITIVE CRIMINALS

Signed at London, April 12, 1905

(Ratifications exchanged at Washington, December 21, 1906)

His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India; and the President of the United States of America; being desirous of enlarging the list of crimes on account of which extradition may be granted under the Conventions concluded between the United States and Great Britain on the 12th July, 1889, and the 13th December, 1900, with a view to the better administration of justice and the prevention of crime in their respective territories and jurisdictions, have resolved to conclude a Supplementary Convention for this purpose and have appointed as their Plenipotentiaries, to wit:

His Britannic Majesty, the Most Honourable Henry Charles Keith Petty-Fitzmaurice, Marquess of Lansdowne, His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs;

And the President of the United States, the Honourable Joseph Hodges Choate, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the United States at the Court of His Britannic Majesty;

Who, after having communicated to each other their respective full powers, which were found to be in due and proper form, have agreed to and concluded the following Articles:

Article I.—The following crimes are added to the list of crimes numbered 1 to 10 in the first Article of the said Convention of the 12th July, 1889, and to the list of crimes numbered 11 to 13 in Article I of the Supplementary Convention concluded between the United States and Great Britain on the 13th December, 1900, that it to say:

14. Bribery, defined to be the offering, giving, or receiving of bribes made criminal by the laws of both countries.

15. Offences, if made criminal by the laws of both countries, against bankruptcy law.

Article II.—The present Convention shall be considered as an integral part of the said Extradition Conventions of the 12th July, 1889, and the 13th December, 1900, and the 1st Article of the said Convention of the 12th July, 1889, shall be read as if the list of crimes therein contained had originally comprised the additional crimes specified and numbered 14 and 15 in the 1st Article of the present Convention.

The present Convention shall be ratified, and the ratifications shall be exchanged either at Washington or London as soon as possible.

It shall come into force ten days after its publication in conformity with the laws of the High Contracting Parties, and it shall continue and terminate in the same manner as the said Convention of the 12th July, 1889.

In testimony whereof the respective Plenipotentiaries have signed the present Convention in duplicate, and have thereunto affixed their seals.

Done at London, this 12th day of April, 1905.

(L.S.) LANSDOWNE

(L.S.) JOSEPH H. CHOATE

¹From Treaty Series No. 7, 1907.

1905

**CONVENTION SUPPLÉMENTAIRE¹ ENTRE SA MAJESTÉ ET LES ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE POUR L'EXTRADITION RÉCIPROQUE DES CRIMINELS FUGITIFS**

Signée à Londres le 12 avril 1905

(Les ratifications ont été échangées à Washington le 21 décembre 1906)

Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Dominions britanniques au delà des mers, Empereur des Indes; et le Président des États-Unis d'Amérique; désireux d'ajouter à la liste des crimes à l'égard desquels l'extradition peut être accordée aux termes des Conventions conclues entre les États-Unis et la Grande-Bretagne le 12 juillet 1889 et le 13 décembre 1900 en vue d'une meilleure administration de la justice et en vue de prévenir les crimes dans leurs territoires et juridictions respectives, ont résolu de conclure une Convention supplémentaire à cette fin et ont désigné pour leurs Plénipotentiaires:

Sa Majesté britannique, le très honorable Henry Charles Keith Petty-Fitzmaurice, marquis de Lansdowne, Secrétaire d'État principal de Sa Majesté aux Affaires étrangères;

Et le Président des États-Unis, l'honorable Joseph Hodges Choate, ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire des États-Unis près la Cour de Sa Majesté britannique;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des Articles suivants et les ont conclus:

Article I.—Les crimes suivants sont ajoutés à la liste des crimes numérotés de 1 à 10 au premier Article de ladite Convention du 12 juillet 1889 et à la liste des crimes numérotés de 11 à 13 à l'Article I de la Convention supplémentaire conclue entre les États-Unis et la Grande-Bretagne le 13 décembre 1900, c'est-à-dire:

14. Corruption, consistant en l'offre, la remise ou la réception de paiements illicites considérés comme criminels par les lois des deux pays.

15. Délits contre la législation relative aux faillites, s'ils sont considérés comme criminels par les lois des deux pays.

Article II.—La présente Convention sera considérée comme faisant partie intégrante desdites Conventions d'extradition du 12 juillet 1889 et du 13 décembre 1900, et l'Article premier de ladite Convention du 12 juillet 1889 se lira comme si la liste de crimes qu'il renferme avait compris dès le début les crimes additionnels spécifiés et numérotés 14 et 15 au premier Article de la présente Convention.

La présente Convention devra être ratifiée, et les ratifications devront être échangées soit à Washington soit à Londres, le plus tôt possible.

Elle entrera en vigueur dix jours après avoir été publiée en conformité des lois des Hautes Parties Contractantes, et elle restera en vigueur et prendra fin de la même manière que ladite Convention du 12 juillet 1889.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention en double exemplaire et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Londres ce 12^e jour d'avril 1905.

LANSDOWNE

JOSEPH H. CHOATE

¹Publié dans le Recueil des traités 1907, n° 7.

1900

¹SUPPLEMENTARY CONVENTION BETWEEN HER MAJESTY AND THE UNITED STATES OF AMERICA FOR THE MUTUAL EXTRADITION OF FUGITIVE CRIMINALS (ENLARGING LIST OF CRIMES)

Signed at Washington, December 13, 1900

(Ratifications exchanged at Washington, April 22, 1901)

Her Majesty the Queen of Great Britain and Ireland and the President of the United States of America, being desirous of enlarging the list of crimes on account of which extradition may be granted under the Convention concluded between Her Britannic Majesty and the United States on the 12th July, 1889, with a view to the better administration of justice and the prevention of crime in their respective territories and jurisdictions, have resolved to conclude a Supplementary Convention for this purpose, and have appointed as their Plenipotentiaries, to wit:

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, His Excellency the Right Honourable Lord Pauncefote, Knight Grand Cross of the Most Honourable Order of the Bath, Knight Grand Cross of the Most Distinguished Order of St. Michael and St. George, and Her Majesty's Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary to the United States; and

The President of the United States, the Honourable John Hay, Secretary of State of the United States;

Who, after having communicated to each other their respective full powers, which were found to be in due and proper form, have agreed to and concluded the following Articles:

Article I.—The following crimes are added to the list of crimes numbered 1 to 10 in the first Article of the said Convention of the 12th July, 1889, on account of which extradition may be granted, that is to say:

11. Obtaining money, valuable securities, or other property by false pretences.

12. Wilful and unlawful destruction or obstruction of railroads which endangers human life.

13. Procuring abortion.

Article II.—The present Convention shall be considered as an integral part of the said Extradition Convention of the 12th July, 1889, and the first Article of the last-mentioned Convention shall be read as if the list of crimes therein contained had originally comprised the additional crimes specified, and numbered 11 to 13 in the first Article of the present Convention.

The present Convention shall be ratified, and the ratifications shall be exchanged either at London or Washington as soon as possible.

It shall come into force ten days after its publication, in conformity with the laws of the High Contracting Parties, and it shall continue and terminate in the same manner as the said Convention of the 12th July, 1889.

In testimony whereof the respective Plenipotentiaries have signed the present Convention in duplicate, and have thereunto affixed their seals.

Done at Washington, this 13th day of December, 1900.

(L.S.) PAUNCEFOTE

(L.S.) JOHN HAY

¹From British & Foreign State Papers, Vol. 92, p. 72.

1900

CONVENTION SUPPLÉMENTAIRE¹ ENTRE SA MAJESTÉ ET LES ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE POUR L'EXTRADITION RÉCIPROQUE DES CRIMINELS FUGITIFS
(AJOUTANT À LA LISTE DES CRIMES)

Signée à Washington le 13 décembre 1900

(Les ratifications ont été échangées à Washington le 22 avril 1901)

Sa Majesté la Reine de Grande-Bretagne et d'Irlande et le Président des États-Unis d'Amérique, désireux d'ajouter à la liste des crimes pour lesquels l'extradition peut être accordée aux termes de la Convention conclue entre Sa Majesté britannique et les États-Unis le 12 juillet 1889, en vue d'une meilleure administration de la justice et de la prévention des crimes dans leurs territoires et juridictions respectives, ont résolu de conclure une Convention supplémentaire à cette fin, et ont désigné pour leurs Plénipotentiaires:

Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, Son Excellence le très honorable lord Pauncefote, Chevalier Grand-Croix de l'Ordre très honorable du Bain, Chevalier Grand-Croix de l'Ordre très distingué de saint Michel et saint Georges, et ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Sa Majesté aux États-Unis; et

Le Président des États-Unis, l'honorable John Hay, Secrétaire d'État des États-Unis;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des Articles suivants et les ont conclus:

Article I.—Les crimes suivants sont ajoutés à la liste des crimes numérotés de 1 à 10 au premier Article de ladite Convention du 12 juillet 1889, à l'égard desquels l'extradition peut être accordée, c'est-à-dire:

11. Escroquerie d'argent ou de valeurs ou d'autres biens.

12. Destruction ou obstruction délibérée et illégale de voies ferrées, mettant en danger des vies humaines.

13. Provocation de l'avortement.

Article II.—La présente Convention sera considérée comme faisant partie intégrante de ladite Convention d'extradition du 12 juillet 1889, et le premier Article de ladite Convention se lira comme si la liste des crimes qui y sont énumérés avait compris dès le début les crimes additionnels spécifiés, qui sont numérotés de 11 à 13 au premier Article de la présente Convention.

La présente Convention devra être ratifiée, et les ratifications devront être échangées soit à Londres soit à Washington, le plus tôt possible.

Elle entrera en vigueur dix jours après sa publication, en conformité des lois des Hautes Parties Contractantes, et elle restera en vigueur et prendra fin de la même manière que ladite Convention du 12 juillet 1889.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention en double exemplaire et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Washington ce 13^e jour de décembre 1900.

PAUNCEFOTE
JOHN HAY

¹Traduit de *British & Foreign State Papers*, Vol. 92, p. 72.

1889

¹SUPPLEMENTARY CONVENTION BETWEEN HER MAJESTY AND THE UNITED STATES OF AMERICA FOR THE EXTRADITION OF CRIMINALS

Signed at Washington, July 12, 1889

(Ratifications exchanged at London, March 11, 1890)

Whereas by Article X of the Treaty concluded between Her Britannic Majesty and the United States of America on the 9th day of August, 1842, provision is made for the extradition of persons charged with certain crimes.

And whereas it is now desired by the High Contracting Parties that the provisions of the said Article should embrace certain crimes not therein specified, and should extend to fugitives convicted of the crimes specified in the said Article and in this Convention;

The said High Contracting Parties have appointed as their Plenipotentiaries to conclude a Convention for this purpose, that is to say:—

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Sir Julian Pauncefote, Knight Grand Cross of the Most Distinguished Order of Saint Michael and Saint George, Knight Commander of the Most Honourable Order of the Bath, and Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Her Britannic Majesty to the United States;

And the President of the United States of America, James G. Blaine, Secretary of State of the United States;

Who, after having communicated to each other their respective full powers, found in good and due form, have agreed upon and concluded the following Articles:—

Art. I.—The provisions of the said Article X are hereby made applicable to the following additional crimes:

1. Manslaughter when voluntary.
2. Counterfeiting or altering money; uttering or bringing into circulation counterfeit or altered money.
3. Embezzlement; larceny; receiving any money, valuable security, or other property, knowing the same to have been embezzled, stolen, or fraudulently obtained.
4. Fraud by a bailee, banker, agent, factor, trustee, or director, or member or officer of any company, made criminal by the laws of both countries.
5. Perjury, or subornation of perjury.
6. Rape, abduction, child stealing, kidnapping.
7. Burglary, housebreaking or shopbreaking.
8. Piracy by the law of nations.
9. Revolt, or conspiracy to revolt, by two or more persons on board a ship on the high seas, against the authority of the master; wrongfully sinking or destroying a vessel at sea, or attempting to do so; assaults on board a ship on the high seas, with intent to do grievous bodily harm.

10. Crimes and offences against the laws of both countries for the suppression of slavery and slave-trading.

Extradition is also to take place for participation in any of the crimes mentioned in this Convention or in the aforesaid Article X, provided such participation be punishable by the laws of both countries.

¹From *British & Foreign State Papers*, Vol. 81, p. 41.

1889

**CONVENTION SUPPLÉMENTAIRE¹ ENTRE SA MAJESTÉ ET LES ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE CONCERNANT L'EXTRADITION DES CRIMINELS**

Signée à Washington le 12 juillet 1889

(Les ratifications ont été échangées à Londres, le 11 mars 1890)

Considérant que l'Article X du Traité conclu entre Sa Majesté britannique et les États-Unis d'Amérique le 9^e jour d'août 1842 prévoit l'extradition des personnes accusées de certains crimes,

Et considérant que les Hautes Parties Contractantes désirent maintenant que les dispositions dudit Article soient étendues à certains crimes qui n'y sont pas spécifiés, et qu'elles visent les fugitifs reconnus coupables des crimes spécifiés dans ledit article et dans la présente Convention;

Lesdites Hautes Parties Contractantes ont désigné pour leurs Plénipotentiaires, chargés de conclure une Convention à cet effet:

Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, sir Julian Pauncefoot, Chevalier Grand-Croix de l'Ordre très distingué de saint Michel et saint Georges, Chevalier Commandeur de l'Ordre très honorable du Bain, et envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté britannique aux États-Unis;

Et le Président des États-Unis d'Amérique, James G. Blaine, Secrétaire d'État des États-Unis;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des Articles suivants et les ont conclus:

Art. I.—Les dispositions dudit Article X sont, par ces présentes, rendues applicables aux autres crimes qui suivent:

1. Homicide, lorsque volontaire.
2. Contrefaçon ou altération de monnaie; usage ou mise en circulation de monnaie contrefaite ou altérée.
3. Détournement de fonds; larcin; recel d'argent, de valeurs ou autres biens que l'on sait avoir été détournés, volés ou frauduleusement obtenus.
4. Fraude par un dépositaire sous contrat, banquier, agent, consignataire, fidéicommissaire, ou administrateur, ou membre ou fonctionnaire d'une société commerciale, considérée comme criminelle par les lois des deux pays.
5. Parjure ou subornation de témoin.
6. Viol, détournement de mineurs, vol d'enfant, rapt.
7. Cambriolage, effraction de domicile ou de magasin.
8. Piraterie, au sens du droit des gens.
9. Révolte ou complot de révolte par deux personnes ou plus, à bord d'un navire en haute mer, contre l'autorité du maître du bord; coulage ou destruction injustifiés d'un vaisseau en mer, ou tentative à cet effet; voies de fait à bord d'un navire en haute mer, avec intention de causer une lésion corporelle grave.

10. Crimes et délits contre les lois des deux pays visant la répression de l'esclavage et de la traite des esclaves.

La participation à tout crime mentionné dans la présente Convention ou dans l'Article X précité donnera lieu aussi à l'extradition, pourvu que ladite participation soit punissable par les lois des deux pays.

¹Traduit de *British & Foreign State Papers*, Vol. 81, p. 41.

II. A fugitive criminal shall not be surrendered if the offence in respect of which his surrender is demanded by one of a political character, or if he proves that the requisition for his surrender has in fact been made with a view to try or punish him for an offence of a political character.

No person surrendered by either of the High Contracting Parties to the other shall be triable or tried, or be punished for any political crime or offence, or for any act connected therewith, committed previously to his extradition.

If any question shall arise as to whether a case comes within the provisions of this Article, the decision of the authorities of the Government in whose jurisdiction the fugitive shall be at the time shall be final.

III.—No person surrendered by or to either of the high Contracting Parties shall be triable or be tried for any crime or offence committed prior to his extradition, other than the offence for which he was surrendered, until he shall have had an opportunity of returning to the country from which he was surrendered.

IV.—All articles seized which were in the possession of the person to be surrendered at the time of his apprehension, whether being the proceeds of the crime or offence charged, or being material as evidence in making proof of the crime or offence, shall, so far as practicable, and if the competent authority of the State applied to for the extradition has ordered the delivery thereof, be given up when the extradition takes place. Nevertheless, the rights of third parties with regard to the articles aforesaid shall be duly respected.

V.—If the individual claimed by one of the two High Contracting Parties, in pursuance of the present Convention, should also be claimed by one or several other Powers on account of crimes or offences committed within their respective jurisdictions, his extradition shall be granted to that State whose demand is first received.

The provisions of this Article, and also of Articles II to IV inclusive, of the present Convention, shall apply to surrender for offences specified in the aforesaid Article X as well as to surrender for offences specified in this Convention.

VI.—The extradition of fugitives under the provisions of this Convention and of the said Article X shall be carried out in Her Majesty's dominions and in the United States, respectively, in conformity with the laws regulating extradition for the time being in force in the surrendering State.

VII.—The provisions of the said Article X and of this Convention shall apply to persons convicted of the crimes therein respectively named and specified, whose sentence therefor shall not have been executed.

In case of a fugitive criminal alleged to have been convicted of the crime for which his surrender is asked, a copy of the record of the conviction and of the sentence of the Court before which such conviction took place, duly authenticated, shall be produced, together with the evidence proving that the prisoner is the person to whom such sentence refers.

VIII.—The present Convention shall not apply to any of the crimes herein specified which shall have been committed, or to any conviction which shall have been pronounced, prior to the date at which the Convention shall come into force.

II. Les criminels ne devront pas être livrés si le délit motivant la demande d'extradition présentée à leur sujet est de caractère politique ou si l'intéressé prouve que la demande d'extradition a été en fait présentée afin de le mettre en jugement ou de le punir pour un délit d'un caractère politique.

Nul, après avoir été livré par une Haute Partie Contractante à l'autre Haute Partie Contractante, ne sera susceptible d'être mis en jugement, ni ne sera jugé, ni ne sera puni pour un crime ou délit politique ou pour un acte s'y rattachant, qu'il aurait commis antérieurement à son extradition.

S'il s'élève un doute quant à l'application à un cas donné des dispositions du présent Article, la décision des autorités du Gouvernement sous la juridiction duquel le fugitif se trouvera alors sera finale.

III.—Nul, après avoir été livré par ou à l'une des Hautes Parties Contractantes, ne sera susceptible d'être jugé ni ne sera jugé pour un crime ou délit commis avant son extradition et autre que le délit pour lequel il aura été livré, avant d'avoir pu rentrer au pays d'où il aura été livré.

IV.—Tous les articles saisis qui étaient en la possession de la personne à livrer au moment de son arrestation, qu'il s'agisse du produit du crime ou délit imputé, ou d'éléments de preuve du crime ou délit, seront, dans la mesure du possible et si les autorités compétentes de l'État auquel l'extradition est demandée l'ordonnent, remis à l'autre Partie au moment de l'extradition. Néanmoins, tous droits de tiers sur lesdits articles seront dûment respectés.

V.—Si la personne réclamée par l'une des deux Hautes Parties Contractantes, en conformité de la présente Convention, est aussi réclamée par une ou plusieurs autres puissances pour des crimes ou délits commis dans les limites de leurs juridictions respectives, son extradition sera accordée à celui de ces États dont la requête aura été reçue la première.

Les dispositions du présent Article, de même que celles des Articles II à IV inclusivement, de la présente Convention, s'appliqueront à l'extradition pour délits spécifiés dans l'Article X précité ainsi qu'à l'extradition pour délits spécifiés dans la présente Convention.

VI.—L'extradition de fugitifs aux termes des dispositions de la présente Convention et dudit Article X s'accomplira dans les Dominions de Sa Majesté et aux États-Unis, respectivement, en conformité des lois régissant l'extradition qui seront alors en vigueur dans l'État extradant.

VII.—Les dispositions dudit Article X et de la présente Convention s'appliqueront à toutes personnes reconnues coupables des crimes qui y sont respectivement nommés et spécifiés, et dont la sentence, prononcée à l'égard desdits crimes, n'aura pas été exécutée.

Dans le cas d'un criminel fugitif que l'on dit avoir été reconnu coupable du crime pour lequel son extradition est demandée, une copie dûment certifiée du procès-verbal de la déclaration de culpabilité et de la sentence de la Cour devant laquelle ladite culpabilité a été reconnue devra être produite avec la preuve que le prévenu est bien la personne à l'égard de laquelle ladite sentence a été prononcée.

VIII.—La présente Convention ne s'appliquera pas aux crimes spécifiés dans ces présentes et qui auraient été commis, non plus qu'aux déclarations de culpabilité qui auraient été prononcées, antérieurement à la date à laquelle la Convention entrera en vigueur.

IX.—This Convention shall be ratified, and the ratifications shall be exchanged at London as soon as possible.

It shall come into force ten days after its publication, in conformity with the forms prescribed by the laws of the High Contracting Parties, and shall continue in force until one or the other of the High Contracting Parties shall signify its wish to terminate it, and no longer.

In witness whereof, the undersigned have signed the same, and have affixed thereto their seals.

Done in duplicate, at the City of Washington, this 12th day of July, 1889.

(L.S.) JULIAN PAUNCEFOTE

(L.S.) JAMES G. BLAINE

1842

¹ TREATY BETWEEN HER MAJESTY AND THE UNITED STATES OF AMERICA, TO SETTLE AND DEFINE THE BOUNDARIES BETWEEN THE POSSESSIONS OF HER BRITANNIC MAJESTY IN NORTH AMERICA, AND THE TERRITORIES OF THE UNITED STATES; FOR THE FINAL SUPPRESSION OF THE AFRICAN SLAVE TRADE; AND FOR THE GIVING UP OF CRIMINALS, FUGITIVE FROM JUSTICE, IN CERTAIN CASES

Signed at Washington, August 9, 1842

(Ratifications exchanged at London, October 13, 1842)

ARTICLE X

It is agreed that Her Britannic Majesty and the United States shall, upon mutual requisitions by them or their Ministers, Officers, or Authorities, respectively made, deliver up to justice all persons who, being charged with the crime of murder, or assault with intent to commit murder, or piracy, or arson, or robbery, or forgery, or the utterance of forged paper, committed within the jurisdiction of either, shall seek an asylum, or shall be found within the territories of the other; provided that this shall only be done upon such evidence of criminality as, according to the laws of the place where the fugitive or person so charged shall be found, would justify his apprehension and commitment for trial, if the crime or offence had there been committed; and the respective Judges and other Magistrates of the two Governments shall have power, jurisdiction, and authority, upon complaint made under oath, to issue a warrant for the apprehension of the fugitive or person so charged, that he may be brought before such Judges or other Magistrates, respectively, to the end that the evidence of criminality may be heard and considered; and if, on such hearing, the evidence be deemed sufficient to sustain the charge, it shall be the duty of the examining Judge or Magistrate to certify the same to the proper executive authority, that a warrant may issue for the surrender of such fugitive. The expense of such apprehension and delivery shall be borne and defrayed by the party who makes the requisition and receives the fugitive.

ARTICLE XI

The Xth Article shall continue in force until one or the other of the parties shall signify its wish to terminate it, and no longer.

¹From British and Foreign State Papers, Vol. 30, p. 360.

IX.—La présente Convention devra être ratifiée, et les ratifications devront être échangées à Londres le plus tôt possible.

Elle entrera en vigueur dix jours après sa publication, dans les formes prescrites par les lois des Hautes Parties Contractantes, et restera en vigueur jusqu'à ce que l'une ou l'autre des Hautes Parties Contractantes signifie son désir d'y mettre fin, sans plus.

En foi de quoi, les soussignés ont signé ladite Convention et y ont apposé leurs sceaux.

Fait en double exemplaire, en la ville de Washington, ce 12^e jour de juillet 1889.

JULIAN PAUNCEFOTE
JAMES G. BLAINE

1842

TRAITÉ¹ ENTRE SA MAJESTÉ ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE POUR DÉTERMINER ET DÉFINIR LES FRONTIÈRES ENTRE LES POSSESSIONS DE SA MAJESTÉ BRITANNIQUE EN AMÉRIQUE DU NORD ET LES TERRITOIRES DES ÉTATS-UNIS; POUR LA SUPPRESSION DÉFINITIVE DE LA TRAITE DES NOIRS AFRICAINS; ET, EN CERTAINS CAS, POUR LA REDDITION DES CRIMINELS FUGITIFS RECHERCHÉS PAR LA JUSTICE

Signé à Washington le 9 août 1842

(Les ratifications ont été échangées à Londres le 13 octobre 1842)

Il est convenu que Sa Majesté britannique et les États-Unis, sur demande mutuelle faite respectivement par eux ou leurs Ministres, Fonctionnaires ou Autorités, livreront à la justice toute personne qui, accusée du crime de meurtre, ou de tentative de meurtre, ou de piraterie, ou d'incendie, ou de vol, ou de faux, ou d'usage d'un document faux, commis dans les limites de la juridiction de l'un, cherchera asile ou sera trouvée dans les territoires de l'autre; cela, toutefois, seulement s'il existe une preuve de criminalité qui, sous le régime des lois du lieu où le fugitif ou la personne ainsi accusée aura été trouvé, justifierait son arrestation et sa mise en accusation si le crime ou délit avait été commis dans ce lieu; les Juges et autres Magistrats des deux Gouvernements, respectivement, auront le pouvoir, la compétence et l'autorité, en recevant une plainte faite sous serment, d'émettre un mandat d'arrestation contre le fugitif ou la personne ainsi accusée, afin qu'il puisse être amené devant lesdits Juges ou autres Magistrats, respectivement, pour que soient entendues et examinées les preuves de criminalité; si, à l'audition, les preuves sont estimées suffisantes pour soutenir l'accusation, le Juge ou Magistrat d'instruction devra le certifier à l'autorité exécutive compétente, afin que soit émis un mandat en vertu duquel ledit fugitif sera livré. Les frais de l'arrestation et de la reddition seront supportés et acquittés par la partie qui aura fait la demande et à qui le fugitif aura été livré.

ARTICLE XI

L'Article X restera en vigueur jusqu'à ce que l'une ou l'autre des parties signifie son intention de l'abroger, sans plus.

¹ Traduit de *British & Foreign State Papers*, Vol. 30, p. 360.



CANADA

External Affairs, Dept. of

TREATY SERIES **1952 No. 13** RECUEIL DES TRAITÉS

CAJEAD
-52713

TELEVISION

Agreement between CANADA and
the UNITED STATES OF AMERICA

Effectuated by Exchange of Notes

Signed at Ottawa April 23 and June 23, 1952

In force June 23, 1952

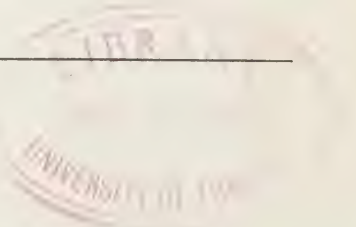
TÉLÉVISION

Accord entre le CANADA et les
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Intervenu par un Échange de Notes

Signées à Ottawa les 23 avril et 23 juin 1952

En vigueur le 23 juin 1952





CANADA, *Exchanged Notes, 1952 No. 13*

TREATY SERIES 1952 No. 13 RECUEIL DES TRAITÉS

TELEVISION

Agreement between CANADA and
the UNITED STATES OF AMERICA

Effected by Exchange of Notes

Signed at Ottawa April 23 and June 23, 1952

In force June 23, 1952

TÉLÉVISION

Accord entre le CANADA et les
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Intervenu par un Échange de Notes

Signées à Ottawa les 23 avril et 23 juin 1952

En vigueur le 23 juin 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and | Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery | Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1953.

SUMMARY

	PAGE
I Note, dated April 23, 1952, from the Ambassador of the United States of America to Canada to the Secretary of State for External Affairs.....	4
Canadian-U.S.A. Television Agreement	6
II Note, dated June 23, 1952, from the Secretary of State for External Affairs to the Ambassador of the United States of America to Canada	26

SOMMAIRE

	PAGE
I Note, en date du 23 avril 1952, adressée par l'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Canada au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures	5
Accord canado-américain sur la télévision	7
II Note, en date du 23 juin 1952, adressée par le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures à l'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Canada	27

I

EXCHANGE OF NOTES (April 23 and June 23, 1952) BETWEEN CANADA AND THE
UNITED STATES OF AMERICA CONSTITUTING AN AGREEMENT REGARDING
ALLOCATION OF TELEVISION CHANNELS

*The Ambassador of the United States of America to Canada
to the Secretary of State for External Affairs*

No. 262

UNITED STATES EMBASSY,
OTTAWA, April 23, 1952.

EXCELLENCY:

I have the honor to enclose a draft agreement on the subject of the assignment of frequency channels to television stations along the United States-Canadian border agreed upon by representatives of our two countries during recent discussions in Chicago.

The agreement concerns itself with the assignment and utilization of 82 television channels between 54 and 890 megacycles within an area of 250 miles on either side of the border between the United States and Canada, and establishes certain technical requirements relating to the position, power and equipment of the television stations falling within the 250 miles radius.

Provision is made for changes in frequency assignments, and for continuous cooperation between the appropriate agencies of our governments to minimize interference and obtain the maximum efficiency in the use of television channels.

Consideration was given to the use of specific frequencies for offset carrier operation, but it was decided this was a routine matter in connection with station assignments which could be worked out later and need not be contained in the agreement.

I should be grateful to learn whether the Government of Canada agrees with this draft and if so if your government would agree to my suggestion that this Note and your reply should constitute the Agreement between our two countries on the subject of the assignment of frequency channels to television stations along the United States-Canadian border, to be effective as of the date of your reply.

Please accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

STANLEY WOODWARD.

Enclosure.

(Traduction)

I

ÉCHANGE DE NOTES (23 avril et 23 juin 1952) ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE CONSTITUANT UN ACCORD AU SUJET DE L'ATTRIBUTION DE CANAUX DE TÉLÉVISION

*L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Canada
au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures*

N° 262

Ambassade des États-Unis
OTTAWA, le 23 avril 1952

EXCELLENCE,

J'ai l'honneur de vous faire tenir un projet d'accord au sujet de l'attribution de canaux de fréquences aux stations de télévision voisines de la frontière des États-Unis et du Canada, qui a récemment été mis au point par les représentants de nos deux pays au cours d'entretiens qui eurent lieu à Chicago.

L'accord porte sur l'attribution et l'utilisation de 82 canaux de télévision entre 54 et 890 mégacycles dans une région s'étendant jusqu'à 250 milles de chaque côté de la frontière des États-Unis et du Canada, et établit certaines exigences techniques relatives à la situation, à la puissance et à l'outillage des stations de télévision sises en deçà de 250 milles de la frontière. Il est prévu des changements dans l'attribution des fréquences, ainsi qu'une collaboration continue entre les services compétents de nos gouvernements en vue de réduire au minimum les interférences et d'assurer la meilleure utilisation possible des canaux de télévision.

Il a été question de l'utilisation de fréquences déterminées pour l'émission sur porteuse décalée, mais on a jugé qu'il s'agissait là d'une simple affaire courante qui se rattachait à l'attribution des stations qui pouvait être réglée plus tard et n'avait pas à être décidée dans l'accord même.

Je vous serais reconnaissant de me faire savoir si le Gouvernement du Canada agréé ce projet d'accord et si, dans ce cas, votre Gouvernement consentirait à ce que la présente note et votre réponse constituent l'accord de nos deux pays au sujet de l'attribution des canaux de fréquences aux stations de télévision voisines de la frontière des États-Unis et du Canada, ledit accord entrant en vigueur à la date de votre réponse.

Veuillez agréer, Excellence, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

STANLEY WOODWARD

Pièce jointe.

COPY

74762

CANADIAN-U.S.A. TELEVISION AGREEMENT

A. SCOPE OF AGREEMENT

1. This agreement relates to the assignment and utilization of 82 television channels between 54 and 890 megacycles along the border between Canada and the United States of America within an area of 250 miles on either side of the border. Assignments made at points which are more than 250 miles from the border need not be notified as hereinafter specified except that in cases of unusual powers or antenna heights appropriate details may be exchanged for informational purposes.

B. NOTIFICATIONS

1. Notification shall be made by an exchange of documents between the Department of Transport and the Federal Communications Commission. The Governments shall notify each other not later than 10 days following a grant of an authorization for a television station within the scope of the arrangement. Each Government shall be provided 20 days after notification to object to the proposed assignment.

2. The notification shall contain the following:

- (a) Transmitter location (city, longitude and latitude)
- (b) Channel number
- (c) Channel frequency
- (d) Antenna—
 - (1) Height above ground
 - (2) Height above sea level
 - (3) Height above average terrain (2-10 miles)
 - (4) Horizontal directivity pattern
- (e) Effective radiated power
- (f) Call letters

C. POWER OF STATIONS

1. All station assignments within the scope of this agreement shall have an effective radiated signal in any vertical or azimuthal plane not in excess of—

- (a) 100 kw for channels 2- 6
- (b) 325 kw for channels 7-13
- (c) 1000 kw for channels 14-83

2. Lower power than that listed in (1) above may be assigned by either Government, but

3. The assignment of lower power shall not prevent the authorization of maximum power at a later date.

D. ANTENNA HEIGHT

- 1. There shall be no maximum limit on antenna height.

74762

ACCORD CANADO-AMÉRICAIN SUR LA TÉLÉVISION

A. PORTÉE

1. Cet accord a trait à l'attribution et à l'utilisation de 82 canaux de télévision compris entre 54 et 890 mégacycles le long de la frontière du Canada et des États-Unis d'Amérique, en deçà de 250 milles de chaque côté de la frontière. L'attribution de canaux à des points éloignés de plus de 250 milles de la frontière n'aura pas à être notifiée ainsi qu'il est requis ci-après; toutefois, dans les cas de puissances ou de hauteurs d'antenne inusitées, les indications utiles pourront être communiquées de part et d'autre à titre de renseignements.

B. NOTIFICATIONS

1. Les notifications seront faites par échange de documents entre le ministère des Transports et la Federal Communications Commission. Les Gouvernements se notifieront mutuellement dans les dix jours toute autorisation accordée dans le cadre du présent accord à une station de télévision. Chaque Gouvernement, après la notification, aura vingt jours pour s'opposer à l'attribution projetée.

2. La notification précisera les points suivants:

- a) Emplacement de l'émetteur (ville, longitude et latitude)
- b) Numéro du canal
- c) Fréquence du canal
- d) Antenne—
 - (1) Hauteur au-dessus du sol
 - (2) Hauteur au-dessus du niveau de la mer
 - (3) Hauteur au-dessus du niveau moyen du terrain (2-10 milles)
 - (4) Diagramme de directivité dans le plan horizontal
- e) Puissance effective de rayonnement
- f) Indicatif d'appel

C. PUISSANCE DES STATIONS

1. Toutes les stations auxquelles ont été attribués des canaux dans le cadre du présent accord auront un signal dont la puissance effective de rayonnement, sur quelque plan vertical ou azimutal que ce soit, n'excédera pas:

- a) 100 kw pour les canaux 2-6
- b) 325 kw pour les canaux 7-13
- c) 1000 kw pour les canaux 14-83

2. Chacun des deux gouvernements pourra attribuer une puissance moindre que celle indiquée en (1) ci-dessus.

3. L'attribution d'une puissance moindre n'empêchera pas, cependant, d'autoriser plus tard la puissance maximum.

D. HAUTEUR D'ANTENNE

1. Aucun maximum n'est fixé pour la hauteur d'antenne.

E. OFFSET OF VIDEO CARRIER FREQUENCY

1. In order to obtain the most favorable possible desired to undesired signal ratio and the maximum service areas in any group of three stations located in close proximity to each other and operating on the same channel, the video carrier frequency of two of said stations shall be offset by plus or minus 10 kilocycles respectively.

2. The frequency tolerance of stations in this arrangement shall be maintained within plus or minus one kilocycle of the agreed frequency.

F. ASSIGNMENT PLAN

Tables A and B contain all the assignments made to Provinces and States within 250 miles of the border. The specific assignments within 250 miles of the border are accepted.

G. TRANSMITTER LOCATIONS

Television transmitters shall be located so as to serve the city to which the channel is assigned and to promote the overall efficiency of the assignment plan. Transmitters shall be located so as not to prejudice future assignments in the other country. The following factors shall be considered in the location of transmitters:

1. Co-channel separation, VHF and UHF.
2. Adjacent channel separation, VHF and UHF.
3. Oscillator radiation, UHF. (For the purposes of this agreement, it is considered that two stations separated by the receiver oscillator frequency, i.e., seven channels, may cause oscillator radiation interference.)
4. I. F. beat, UHF. (For the purposes of this agreement it is considered that two stations separated by the receiver intermediate frequency, i.e., seven or eight channels, may cause I. F. beat interference.)
5. Intermodulation, UHF. (For the purposes of this agreement it is considered that two stations separated by less than six channels may cause intermodulation interference.)
6. Picture Image, UHF. (For the purposes of this agreement it is considered that two stations separated by 15 channels may cause picture image interference.)
7. Sound Image, UHF. (For the purposes of this agreement it is considered that two stations separated by 14 channels may cause sound image interference.)

H. CHANGES IN THE TABLE

Changes or additions to the Table of Assignments shall be effected by the procedure of Notification as set forth elsewhere except that Notification shall be made in advance, and the Government shall have 30 days to object to the change.

I. COOPERATION AND EXCHANGE OF INFORMATION

The Administration of the respective countries will exchange information and cooperate with each other for the purpose of minimizing interference and obtaining maximum efficiency in the use of television channels.

E. DÉCALAGE DE LA VIDÉO-FRÉQUENCE PORTEUSE

1. Afin d'obtenir le rapport signal désiré/signal non désiré le plus favorable possible, ainsi que la zone de service maximum dans le cas de tout groupe de trois stations voisines émettant par le même canal, la vidéo-fréquence porteuse de deux des susdites stations sera décalée de 10 kilocycles en plus ou en moins, respectivement.

2. La tolérance de fréquence des stations, dans ce cas, sera d'un kilocycle en plus ou en moins de la fréquence convenue.

F. PLAN D'ATTRIBUTION

Les tableaux A et B indiquent toutes les attributions de canaux aux Provinces et aux États en deçà de 250 milles de la frontière. L'attribution ainsi faite, en deçà de 250 milles de la frontière, est acceptée dans chacun des cas.

G. EMPLACEMENT DES ÉMETTEURS

Les émetteurs de télévision devront être situés de façon à desservir la ville pour laquelle le canal est attribué et à contribuer à l'efficacité d'ensemble du plan d'attribution. Ils devront aussi être situés de façon à ne pas empêcher l'attribution éventuelle de canaux dans l'autre pays. Les éléments suivants entreront en ligne de compte dans le choix de l'emplacement des émetteurs:

1. Séparation dans un canal commun, THF et UHF.
2. Séparation des canaux adjacents, THF et UHF.
3. Rayonnement de l'oscillateur, UHF. (Aux fins du présent accord, on considère que deux stations séparées par la fréquence de l'oscillateur du récepteur, c'est-à-dire par sept canaux, peuvent produire des interférences par rayonnement de l'oscillateur.)
4. Battement de MF, UHF. (Aux fins du présent accord, on considère que deux stations séparées par la moyenne fréquence du récepteur, c'est-à-dire par sept ou huit canaux, peuvent produire des interférences par battement de moyenne fréquence.)
5. Intermodulation, UHF. (Aux fins du présent accord, on considère que deux stations séparées par moins de six canaux peuvent produire des interférences par intermodulation.)
6. Interférences d'image (circuit vidéo), UHF. (Aux fins du présent accord, on considère que deux stations séparées par 15 canaux peuvent produire des interférences d'image dans le circuit vidéo.)
7. Interférences d'image (circuit audio), UHF. (Aux fins du présent accord, on considère que deux stations séparées par 14 canaux peuvent produire des interférences d'image dans le circuit audio.)

H. MODIFICATIONS AU TABLEAU

Les changements ou additions au tableau des attributions se feront par voie de notification ainsi qu'il est prévu ci-dessus, les notifications devant toutefois être faites à l'avance; le Gouvernement notifié aura trente jours pour s'opposer aux modifications.

I. COOPÉRATION ET ÉCHANGE DE RENSEIGNEMENTS

Les administrations des deux pays échangeront des renseignements et coopéreront en vue de réduire les interférences au minimum et d'assurer le maximum d'efficacité dans l'utilisation des canaux de télévision.

TABLE A
CANADA

<i>City</i>	<i>Channel No.</i>	<i>City</i>	<i>Channel No.</i>
ALBERTA		NOVA SCOTIA	
Calgary	2, 4, 10, 12, 17, 23, 29, 35	Amherst	41
Edmonton	3, 5, 11, 13	Antigonish	9, 34
Grande Prairie	2	Bridgewater	10, 43
Lacombe	8	Halifax	3, 5, 12, 15, 21, 27, 37
Lethbridge	7, 22	Kentville	19
Medicine Hat	6, 15	New Glasgow	18
BRITISH COLUMBIA		Sydney	2, 4, 6, 15, 21
Chilliwack	3, 42	Truro	31
Cranbrook	19	Windsor	25
Fernie	24	Yarmouth	13, 14
Kamloops	4, 16	ONTARIO	
Kelowna	13, 21	Barrie	14
Nanaimo	48	Belleville	39
Nelson	5, 17	Brantford	16
New Westminster (<i>See</i> Vancouver)		Brockville	46
Penticton	15	Chatham	14
Port Alberni	19	Cornwall	36
Prince Rupert	6, 7	Fort Frances	5, 19
Trail	11, 14	Fort William (<i>See</i> Port Arthur)	
Vancouver-New Westminster	6, 8, 10, 14, 30, 36	Guelph	55
Vernon	2, 27	Hamilton	13, 51, 57, 68, 78
Victoria	2, 40, 46	Kenora	9, 22
MANITOBA		Kingston	26, 44
Brandon	5, 9, 11, 21, 32	Kitchener	45
Flin Flon	3	Kirkland Lake	9
Dauphin	8, 14	London	10, 18
Portage la Prairie	34	Niagara Falls	29
St. Boniface (<i>See</i> Winnipeg)		North Bay	10, 15
Winnipeg-St. Boniface.	4, 6, 7, 13, 18, 24, 30, 36, 42	Oshawa	53
NEW BRUNSWICK		Orillia	3, 30
Campbellton	12, 20	Ottawa-Hull	4, 9, 11, 30, 40
Edmunston	10, 27	Owen Sound	8, 26
Fredericton	9, 28	Pembroke	13, 32
Moncton	16	Peterborough	22
Newcastle	18	Port Arthur-Fort William	2, 4, 14, 20, 30
Saint John	4, 6, 17, 23	St. Catharines	49
St. Stephen	26	St. Thomas	24
Sackville	8, 22	Sarnia	40
Woodstock	36	Sault Ste. Marie	2, 12, 22
		Smith Falls	42
		Stratford	27
		Sudbury	5, 7, 17, 23
		Timmins	6
		Toronto	6, 9, 11, 19, 25
		Windsor	9, 32, 38
		Wingham	36
		Woodstock	47

TABLEAU A

CANADA

Ville	Canal n°	Ville	Canal n°
ALBERTA		NOUVELLE-ÉCOSSE	
Calgary	2, 4, 10, 12, 17, 23, 29, 35	Amherst	41
Edmonton	3, 5, 11, 13	Antigonish	9, 34
Grande-Prairie	2	Bridgewater	10, 43
Lacombe	8	Halifax	3, 5, 12, 15, 21, 27, 37
Lethbridge	7, 22	Kentville	19
Medecine-Hat	6, 15	New-Glasgow	18
COLOMBIE-BRITANNIQUE		Sydney	2, 4, 6, 15, 21
Chilliwack	3, 42	Truro	31
Cranbrook	19	Windsor	25
Fernie	24	Yarmouth	13, 14
Kamloops	4, 16	ONTARIO	
Kelowna	13, 21	Barrie	14
Nanaimo	48	Belleville	39
Nelson	5, 17	Brantford	16
New-Westminster (<i>voir</i> Vancouver)		Brockville	46
Penticton	15	Chatham	14
Port-Alberni	19	Cornwall	36
Prince-Rupert	6, 7	Fort-Frances	5, 19
Trail	11, 14	Fort-William (<i>voir</i> Port-Arthur)	
Vancouver—New-Westminster	6, 8, 10, 14, 30, 36	Guelph	55
Vernon	2, 27	Hamilton	13, 51, 57, 68, 78
Victoria	2, 40, 46	Kenora	9, 22
MANITOBA		Kingston	26, 44
Brandon	5, 9, 11, 21, 32	Kitchener	45
Flin-Flon	3	Kirkland-Lake	9
Dauphin	8, 14	London	10, 18
Portage-la-Prairie	34	Niagara-Falls	29
Saint-Boniface (<i>voir</i> Winnipeg)		North-Bay	10, 15
Winnipeg—Saint-Boniface	4, 6, 7, 13, 18, 24, 30, 36, 42	Oshawa	53
NOUVEAU-BRUNSWICK		Orillia	3, 30
Campbellton	12, 20	Ottawa-Hull	4, 9, 11, 30, 40
Edmundston	10, 27	Owen-Sound	8, 26
Fredericton	9, 28	Pembroke	13, 32
Moncton	16	Peterborough	22
Newcastle	18	Port-Arthur—Fort-William	2, 4, 14, 20, 30
Saint-Jean	4, 6, 17, 23	St-Catharines	49
St-Stephen	26	St-Thomas	24
Sackville	8, 22	Sarnia	40
Woodstock	36	Sault-Sainte-Marie ...	2, 12, 22
		Smith's Falls	42
		Stratford	27
		Sudbury	5, 7, 17, 23
		Timmins	6
		Toronto	6, 9, 11, 19, 25
		Windsor	9, 32, 38
		Wingham	36
		Woodstock	47

CANADA—Concluded

<i>City</i>	<i>Channel No.</i>	<i>City</i>	<i>Channel No.</i>
PRINCE EDWARD ISLAND		QUEBEC— <i>Conc.</i>	
Charlottetown	13, 14	Ste. Anne de la	
Summerside	11, 20	Pocatière	13, 33
		Shawinigan Falls	27
		Sherbrooke	42, 48
		Sorel	17
		Thetford Mines	31
		Three Rivers	21
		Valleyfield	38
		Verdun (<i>See Montreal</i>)	
		Victoriaville	37
QUEBEC		SASKATCHEWAN	
Chicoutimi	2, 12, 14	Gravelbourg	22
Drummondville	19	Moose Jaw	4, 7, 18, 24
Granby	25	North Battleford	3
Hull (<i>See Ottawa,</i>		Prince Albert	11
<i>Ont.</i>)		Regina	2, 9, 12, 21, 27
Jonquière	20	Saskatoon	8, 13
Matane	23	Swift Current	14
Montreal-Verdun	2, 6, 7, 10, 12, 15, 44	Watrous	6, 30
New Carlisle	2, 14	Yorkton	3, 15
Quebec	4, 5, 9, 11. 29, 39		
Rivière du Loup	6, 30		
Rimouski	3, 21		
Roberval	17		
St. Hyacinthe	50		

CANADA—Fin

Ville	Canal n°
ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD	
Charlottetown	13, 14
Summerside	11, 20
QUÉBEC	
Chicoutimi	2, 12, 14
Drummondville	19
Granby	25
Hull (<i>voir</i> Ottawa (Ont.))	
Jonquière	20
Matane	23
Montréal-Verdun	2, 6, 7, 10, 12, 15, 44
New-Carlisle	2, 14
Québec	4, 5, 9, 11, 29, 39
Rivière-du-Loup	6, 30
Rimouski	3, 21
Roberval	17
Saint-Hyacinthe	50

Ville	Canal n°
QUÉBEC—Fin	
Sainte-Anne de la Pocatière	13, 33
Shawinigan-Falls	27
Sherbrooke	42, 48
Sorel	17
Thetford-Mines	31
Trois-Rivières	21
Valleyfield	38
Verdun (<i>voir</i> Montréal)	
Victoriaville	37

SASKATCHEWAN	
Gravelbourg	22
Moose-Jaw	4, 7, 18, 24
North-Battleford	3
Prince-Albert	11
Regina	2, 9, 12, 21, 27
Saskatoon	8, 13
Swift-Current	14
Watrous	6, 30
Yorkton	3, 15

TABLE B
UNITED STATES

City	Channel No.	City	Channel No.
CONNECTICUT		ILLINOIS—Conc.	
Bridgeport	43, 49, 71	Danville	24
Hartford	3, 18, 24	Decatur	17, 23
Meriden	65	Dekalb	67
New Britain	30	Dixon	47
New Haven	8, 59	Elgin	28
New London	26, 81	Freeport	23
Norwalk (See Stamford)		Galesburg	40
Norwich	57, 63	Harrisburg	22
Stamford-Norwalk ...	27	Jacksonville	29
Waterbury	53	Joliet	48
		Kankakee	14
IDAHO		Kewanee	60
Blackfoot	33	La Salle	35
Boise	4, 7, 9	Lincoln	53
Burley	15	Macomb	61
Caldwell	2	Marion	40
Coeur d'Alone	12	Mattoon	46
Emmett	26	Mt. Vernon	38
Gooding	23	Olney	16
Idaho Falls	3, 8	Peking	49
Jerome	17	Peoria	8, 19, 37, 43
Kellogg	33	Quincy	10, 21
Lewiston	3	Rockford	13, 39, 45
Moscow	15	Springfield	2, 20, 26
Nampa	6, 12	Streator	65
Payette	14	Urbana (See Champaign)	
Pocatello	6, 10	Vandalia	28
Preston	41	Waukegan	22
Rexburg	27		
Rupert	21	INDIANA	
Sandpoint	9	Anderson	61
Twin Falls	11, 13	Angola	15
Wallace	27	Bedford	39
Weiser	20	Bloomington	4, 30, 36
		Columbus	42
ILLINOIS		Connersville	38
Alton	48	Elkhart	52
Aurora	16	Evansville	7, 50, 56, 62
Belleville	54	Fort Wayne	21, 27, 33
Bloomington	15	Gary	50, 66
Cairo	24	Hammond	56
Carbondale	34, 61	Indianapolis	6, 8, 13, 20, 26, 67
Centralia	32, 59	Jasper	19
Champaign-Urbana ...	3, 12, 21, 27, 33	Kokomo	31
Chicago	2, 5, 7, 9, 11, 20, 26, 32, 38, 44	Lafayette	47, 59
		Lebanon	18

UNITED STATES—Continued

<i>City</i>	<i>Channel No.</i>	<i>City</i>	<i>Channel No.</i>
INDIANA—Conc.		MAINE—Conc.	
Logansport	51	Fort Kent	17
Madison	25	Houlton	24
Marion	29	Lewiston	8, 17
Michigan City	62	Millinocket	14
Muncie	49, 55, 71	Orono	12
Richmond	32	Portland	6, 13, 47, 53
Shelbyville	58	Presque Isle	8, 19
South Bend	34, 40, 46	Rockland	25
Tell City	31	Rumford	55
Terre Haute	10, 57, 63	Van Buren	15
Vincennes	44	Waterville	35
Washington	60		
KENTUCKY		MARYLAND	
Ashland	59	Annapolis	14
Bowling Green	13, 17	Baltimore	2, 11, 13, 18, 24, 30
Campbellsville	40	Cambridge	22
Corbin	16	Cumberland	17
Danville	35	Frederick	62
Elisabethtown	23	Hagerstown	52
Frankfort	43	Salisbury	16
Glasgow	28		
Harlan	36	MASSACHUSETTS	
Hazard	19	Barnstable	52
Hopkinsville	20	Boston	2, 4, 5, 7, 44, 50, 56
Lexington	27, 33	Brockton	62
Louisville	3, 11, 15, 21, 41, 51	Fall River	40, 46
Madisonville	26	Greenfield	42
Mayfield	49	Holyoke (See Springfield)	
Maysville	24	Lawrence	38
Middlesborough	57, 63	Lowell	32
Murray	33	New Bedford	28, 34
Owensboro	14	North Adams	15
Paducah	6, 43	Northampton	36
Pikeville	14	Pittsfield	64
Princeton	45	Springfield-Holyoke ..	55, 61
Richmond	60	Worcester	14, 20
Somerset	22		
Winchester	37		
MAINE		MICHIGAN	
Auburn	23	Alma	41
Augusta	10, 29	Alpena	9, 30
Bangor	2, 5, 16	Ann Arbor	20, 26
Bar Harbor	22	Bad Axe	46
Bath	65	Battle Creek	58, 64
Belfast	41	Bay City	5, 63, 73
Biddeford	59	Benton Harbor	42
Calais	7, 20	Big Rapids	39
Dover Foxcroft	18	Cadillac	13, 45
		Calumet	13

ÉTATS-UNIS—Suite

Ville	Canal n°	Ville	Canal n°
INDIANA—Fin		MAINE—Fin	
Logansport	51	Fort-Kent	17
Madison	25	Houlton	24
Marion	29	Lewiston	8, 17
Michigan-City	62	Millinocket	14
Muncie	49, 55, 71	Orono	12
Richmond	32	Portland	6, 13, 47, 53
Shelbyville	58	Presque-Isle	8, 19
South-Bend	34, 40, 46	Rockland	25
Tell-City	31	Rumford	55
Terre-Haute	10, 57, 63	Van-Buren	15
Vincennes	44	Waterville	35
Washington	60		
KENTUCKY		MARYLAND	
Ashland	59	Annapolis	14
Bowling-Green	13, 17	Baltimore	2, 11, 13, 18, 24, 30
Campbellsville	40	Cambridge	22
Corbin	16	Cumberland	17
Danville	35	Frederick	62
Elisabethtown	23	Hagerstown	52
Frankfort	43	Salisbury	16
Glasgow	28		
Harlan	36	MASSACHUSETTS	
Hazard	19	Barnstable	52
Hopkinsville	20	Boston	2, 4, 5, 7, 44, 50, 56
Lexington	27, 33	Brockton	62
Louisville	3, 11, 15, 21, 41, 51	Fall-River	40, 46
Madisonville	26	Greenfield	42
Mayfield	49	Holyoke (voir Springfield)	
Maysville	24	Lawrence	38
Middlesborough	57, 63	Lowell	32
Murray	33	New-Bedford	28, 34
Owensboro	14	North-Adams	15
Paducah	6, 43	Northampton	36
Pikeville	14	Pittsfield	64
Princeton	45	Springfield-Holyoke	55, 61
Richmond	60	Worcester	14, 20
Somerset	22		
Winchester	37	MICHIGAN	
MAINE		Alma	41
Auburn	23	Alpena	9, 30
Augusta	10, 29	Ann-Arbor	20, 26
Bangor	2, 5, 16	Bad-Axe	46
Bar-Harbor	22	Battle-Creek	58, 64
Bath	65	Bay-City	5, 63, 73
Belfast	41	Benton-Harbor	42
Biddeford	59	Big-Rapids	39
Calais	7, 20	Cadillac	13, 45
Dover-Foxcroft	18	Calumet	13

UNITED STATES—Continued

City	Channel No.	City	Channel No.
MICHIGAN—Conc.		MINNESOTA—Conc.	
Cheboygan	4, 36	Little Falls	14
Coldwater	24	Mankato	15
Detroit	2, 4, 7, 50, 56, 62	Marshall	22
East Lansing	60	Minneapolis-St. Paul..	2, 4, 5, 9, 11, 17, 23
East Tawas	25	Montevideo	19
Escanaba	3	New Ulm	43
Flint	12, 16, 22, 28	Northfield	26
Gladstone	40	Owatonna	45
Grand Rapids	8, 17, 23	Red Wing	63
Hancock	10	Rochester	10, 55
Houghton	19	St. Cloud	7, 33
Iron Mountain	9, 27	St. Paul (See Minneapolis)	
Iron River	12	Stillwater	39
Ironwood	31	Thief River Falls	15
Jackson	48	Virginia	26
Kalamazoo	3, 36	Wadena	27
Lansing	6, 54	Willmar	31
Ludington	18	Winona	61
Manistique	14	Worthington	32
Manistee	15		
Marquette	5, 17		
Midland	19		
Mount Pleasant	47		
Musketong	29, 35		
Petoskey	31		
Pontiac	44		
Port Huron	34		
Rogers City	24		
Saginaw	51, 57		
Sault Ste. Marie	8, 10, 28, 34		
Traverse City	7, 20, 26		
West Branch	21		
MINNESOTA		MONTANA	
Albert Lea	57	Anaconda	2
Alexandria	36	Billings	2, 8, 11
Austin	6, 51	Bozeman	9, 22
Bemidji	24	Butte	4, 6, 7, 25
Brainerd	12	Cut Bank	20
Cloquet	44	Deer Lodge	25
Crookston	21	Dillon	20
Detroit Lakes	18	Glasgow	16
Duluth-Superior, Wis..	3, 6, 8, 32, 38	Glendive	18
Ely	16	Great Falls	3, 5, 23
Fairmont	40	Hamilton	17
Faribault	20	Hardin	4
Fergus Falls	16	Havre	9, 11
Grand Rapids	20	Helena	10, 12
Hastings	29	Kalispell	8
Hibbing	10	Laurel	14
International Falls	11	Lewistown	13
		Livingston	16
		Miles City	3, 6, 10
		Missoula	11, 13, 21
		Polson	18
		Red Lodge	18
		Shelby	14
		Sidney	14
		Whitefish	16
		Wolf Point	20
		NEW HAMPSHIRE	
		Berlin	26
		Claremont	37
		Concord	27

ÉTATS-UNIS—*Suite*

<i>Ville</i>	<i>Canal n°</i>
MICHIGAN— <i>Fin</i>	
Cheboygan	4, 36
Coldwater	24
Détroit	2, 4, 7, 50, 56, 62
East-Lansing	60
East-Tawas	25
Escanaba	3
Flint	12, 16, 22, 28
Gladstone	40
Grand-Rapids	8, 17, 23
Hancock	10
Houghton	19
Iron-Mountain	9, 27
Iron-River	12
Ironwood	31
Jackson	48
Kalamazoo	3, 36
Lansing	6, 54
Ludington	18
Manistique	14
Manistee	15
Marquette	5, 17
Midland	19
Mount-Pleasant	47
Musketong	29, 35
Petoskey	31
Pontiac	44
Port-Huron	34
Rogers-City	24
Saginaw	51, 57
Sault-Sainte-Marie ...	8, 10, 28, 34
Traverse-City	7, 20, 26
West-Branch	21

MINNESOTA	
Albert-Lea	57
Alexandria	36
Austin	6, 51
Bemidji	24
Brainerd	12
Cloquet	44
Crookston	21
Detroit-Lakes	18
Duluth-Superior (Wis.)	3, 6, 8, 32, 38
Ely	16
Fairmont	40
Faribault	20
Fergus-Falls	16
Grand-Rapids	20
Hastings	29
Hibbing	10
International-Falls ...	11

<i>Ville</i>	<i>Canal n°</i>
MINNESOTA— <i>Fin</i>	
Little-Falls	14
Mankato	15
Marshall	22
Minneapolis—Saint- Paul	2, 4, 5, 9, 11, 17, 23
Montevideo	19
New-Ulm	43
Northfield	26
Owatonna	45
Red-Wing	63
Rochester	10, 55
Saint-Cloud	7, 33
Saint-Paul (<i>voir</i> Minneapolis)	
Stillwater	39
Thief-River-Falls	15
Virginia	26
Wadena	27
Willmar	31
Winona	61
Worthington	32

MONTANA	
Anaconda	2
Billings	2, 8, 11
Bozeman	9, 22
Butte	4, 6, 7, 25
Cut-Bank	20
Deer-Lodge	25
Dillon	20
Glasgow	16
Glendive	18
Great-Falls	3, 5, 23
Hamilton	17
Hardin	4
Havre	9, 11
Helena	10, 12
Kalispell	8
Laurel	14
Lewiston	13
Livingston	16
Miles-City	3, 6, 10
Missoula	11, 13, 21
Polson	18
Red-Lodge	18
Shelby	14
Sidney	14
Whitefish	16
Wolf-Point	20

NEW-HAMPSHIRE	
Berlin	26
Claremont	37
Concord	27

UNITED STATES—Continued

City	Channel No.	City	Channel No.
NEW HAMPSHIRE—Conc.		NORTH DAKOTA	
Durham	11	Bismarck	5, 12, 18, 24
Hanover	21	Bottineau	16
Keene	45	Carrington	26
Laconia	43	Devils Lake	8, 14
Littleton	24	Dickinson	2, 4, 17
Manchester	9, 48	Fargo	6, 13, 34, 40
Nashua	54	Grafton	17
Portsmouth	19	Grand Forks	2, 10
Rochester	51	Harvey	22
		Jamestown	7, 42
		Lisbon	23
		Minot	6, 10, 13
		New Rockford	20
		Rugby	38
		Valley City	4, 32
		Wahpeton	45
		Williston	8, 11, 34
		OHIO	
		Akron	49, 55, 61
		Ashtabula	15
		Athens	62
		Bellefontaine	63
		Cambridge	26
		Canton	29
		Chillicothe	56
		Cincinnati	5, 9, 12, 48, 54, 74
		Cleveland	3, 5, 8, 19, 25, 65
		Columbus	4, 6, 10, 34, 40
		Coshocton	20
		Dayton	2, 7, 16, 22
		Defiance	43
		Findlay	53
		Gallipolis	18
		Hamilton-Middletown ..	65
		Lancaster	28
		Lima	35, 41
		Lorain	31
		Mansfield	36
		Marion	17
		Massilon	23
		Middletown (See Hamilton)	
		Mount Vernon	58
		Newark	60
		Oxford	14
		Piqua	44
		Portsmouth	30
		Sandusky	42
		Springfield	46, 52
		Steubenville (See Wheeling, W.Va.) ...	
		Tiffin	47
NEW YORK			
Albany-Schenectady-			
Troy	6, 17, 23, 41		
Amsterdam	52		
Auburn	37		
Batavia	33		
Binghamton	12, 40, 46		
Buffalo (Also see Buf-			
falo-Niagara Falls)..	17, 23		
Buffalo-Niagara Falls..	2, 4, 7, 59		
Cortland	56		
Dunkirk	46		
Elmira	18, 24		
Glens Falls	39		
Gloversville	29		
Hornell	50		
Ithaca	14, 20		
Jamestown	58		
Kingston	66		
Malone	20, 66		
Massena	14		
Middletown	60		
New York	2, 4, 5, 7, 9, 11, 25, 31		
Niagara Falls (See Buf-			
falo-Niagara Falls)..			
Ogdensburg	24		
Olean	54		
Oneonta	62		
Oswego	31		
Plattsburg	28		
Poughkeepsie	21, 83		
Rochester	5, 10, 15, 21, 27		
Rome (See Utica)			
Saranac Lake	18		
Schenectady (See also			
Albany)	35		
Syracuse	3, 8, 43		
Troy (See Albany) ...			
Utica-Rome	13, 19, 25		
Watertown	48		

ÉTATS-UNIS—Suite

Ville	Canal n°	Ville	Canal n°
NEW-HAMPSHIRE—Fin		DAKOTA-NORD	
Durham	11	Bismarck	5, 12, 18, 24
Hanover	21	Bottineau	16
Keene	45	Carrington	26
Laconia	43	Devils-Lake	8, 14
Littleton	24	Dickinson	2, 4, 17
Manchester	9, 48	Fargo	6, 13, 34, 40
Nashua	54	Grafton	17
Portsmouth	19	Grand-Forks	2, 10
Rochester	51	Harvey	22
		Jamestown	7, 42
		Lisbon	23
		Minot	6, 10, 13
		New-Rockford	20
		Rugby	38
		Valley-City	4, 32
		Wahpeton	45
		Williston	8, 11, 34
		OHIO	
		Akron	49, 55, 61
		Ashtabula	15
		Athens	62
		Bellefontaine	63
		Cambridge	26
		Canton	29
		Chillicothe	56
		Cincinnati	5, 9, 12, 48, 54, 74
		Cleveland	3, 5, 8, 19, 25, 65
		Columbus	4, 6, 10, 34, 40
		Coshocton	20
		Dayton	2, 7, 16, 22
		Defiance	43
		Findlay	53
		Gallipolis	18
		Hamilton-Middletown ..	65
		Lancaster	28
		Lima	35, 41
		Lorain	31
		Mansfield	36
		Marion	17
		Massilon	23
		Middletown (voir Hamilton)	58
		Mount-Vernon	60
		Newark	14
		Oxford	44
		Piqua	30
		Portsmouth	42
		Sandusky	46, 52
		Springfield	
		Steubenville (voir Wheeling (Virg.- occ.))	47
		Tiffin	
NEW-YORK			
Albany—Schenectady- Troy	6, 17, 23, 41		
Amsterdam	52		
Auburn	37		
Batavia	33		
Binghamton	12, 40, 46		
Buffalo (voir aussi Buffalo—Niagara- Falls)	17, 23		
Buffalo—Niagara-Falls ..	2, 4, 7, 59		
Cortland	56		
Dunkirk	46		
Elmira	18, 24		
Glens-Falls	39		
Gloversville	29		
Hornell	50		
Ithaca	14, 20		
Jamestown	58		
Kingston	66		
Malone	20, 66		
Massena	14		
Middletown	60		
New-York	2, 4, 5, 7, 9, 11, 25, 31		
Niagara-Falls (voir Buffalo—Niagara- Falls)			
Ogdensburg	24		
Olean	54		
Oneonta	62		
Oswego	31		
Plattsburg	28		
Poughkeepsie	21, 83		
Rochester	5, 10, 15, 21, 27		
Rome (voir Utica)			
Saranac-Lake	18		
Schenectady (voir aussi Albany)	35		
Syracuse	3, 8, 43		
Troy (voir Albany)			
Utica-Rome	13, 19, 25		
Watertown	48		

UNITED STATES—Continued

City	Channel No.	City	Channel No.
OHIO—Conc.		PENNSYLVANIA—Conc.	
Toledo	11, 13, 30	Scranton	16, 22, 73
Warren	21	Sharon	39
Youngstown	27, 33, 73	State College	44
Zanesville	50	Sunbury	65
OREGON		Uniontown	14
Albany	55	Washington	63
Ashland	14	Wilkes Barre	28, 34
Astoria	30	Williamsport	36
Baker	37	York	43, 49
Bend	15	RHODE ISLAND	
Burns	16	Providence	10, 12, 16, 22
Corvallis	7, 49	SOUTH DAKOTA	
Eugene	9, 13, 20, 26	Aberdeen	9, 17
Grants Pass	30	Belle Fourche	23
Klamath Falls	2	Brookings	8, 25
La Grande	13	Hot Springs	17
Lebanon	43	Huron	12, 15
McMinnville	46	Lead	5, 26
Medford	4, 5	Madison	46
North Bend	16	Mitchell	5, 20
Pendleton	28	Mobridge	27
Portland	6, 8, 10, 12, 21, 27	Pierre	6, 10, 22
Roseburg	28	Rapid City	7, 15
Salem	3, 18, 24	Sioux Falls	11, 13, 38, 44
Springfield	37	Sturgis	20
The Dalles	32	Vermillion	2, 41
PENNSYLVANIA		Watertown	3, 35
Allentown	39, 45	Winner	18
Altoona	10, 19, 25	Yankton	17
Bethlehem	51	VERMONT	
Bradford	48	Bennington	33
Butler	43	Brattleboro	58
Chambersburg	46	Burlington	16, 22
Du Bois	31	Montpelier	3, 40
Easton	57	Newport	46
Emporium	42	Rutland	49
Erie	12, 35, 41, 66	St. Albans	34
Harrisburg	27, 33, 71	St. Johnsbury	30
Hazleton	63	WASHINGTON	
Johnston	6, 56	Aberdeen	58
Lancaster	8, 21	Anacortes	34
Lebanon	15	Bellingham	12, 18, 24
Lewiston	38	Bremerton	44, 50
Lock Haven	32	Centralia	17
Meadville	37	Ellensburg	49, 65
New Castle	45	Ephrata	43
Oil City	64	Everett	22, 28
Philadelphia	3, 6, 10, 17, 23, 29, 35	Grand Coulee	37
Pittsburg	2, 11, 13, 16, 47, 53	Hoquiam	52
Reading	55, 61	Kelso	39

ÉTATS-UNIS—Suite

Ville	Canal n°	Ville	Canal n°
OHIO—Fin		PENNSYLVANIE—Fin	
Toledo	11, 13, 30	Scranton	16, 22, 73
Warren	21	Sharon	39
Youngstown	27, 33, 73	State-College	44
Zanesville	50	Sunbury	65
OREGON		Uniontown	14
Albany	55	Washington	63
Ashland	14	Wilkes-Barre	28, 34
Astoria	30	Williamsport	36
Baker	37	York	43, 49
Bend	15	RHODE-ISLAND	
Burns	16	Providence	10, 12, 16, 22
Corvallis	7, 49	DAKOTA-SUD	
Eugene	9, 13, 20, 26	Aberdeen	9, 17
Grants-Pass	30	Belle-Fourche	23
Klamath-Falls	2	Brookings	8, 25
La-Grande	13	Hot-Springs	17
Lebanon	43	Huron	12, 15
McMinnville	46	Lead	5, 26
Medford	4, 5	Madison	46
North-Bend	16	Mitchell	5, 20
Pendleton	28	Mobridge	27
Portland	6, 8, 10, 12, 21, 27	Pierre	6, 10, 22
Roseburg	28	Rapid-City	7, 15
Salem	3, 18, 24	Sioux-Falls	11, 13, 38, 44
Springfield	37	Sturgis	20
The-Dalles	32	Vermillion	2, 41
PENNSYLVANIE		Watertown	3, 35
Allentown	39, 45	Winner	18
Altoona	10, 19, 25	Yankton	17
Bethlehem	51	VERMONT	
Bradford	48	Bennington	33
Butler	43	Brattleboro	58
Chambersburg	46	Burlington	16, 22
Du-Bois	31	Montpelier	3, 40
Easton	57	Newport	46
Emporium	42	Rutland	49
Erié	12, 35, 41, 66	St-Albans	34
Harrisburg	27, 33, 71	St-Johnsbury	30
Hazleton	63	WASHINGTON	
Johnston	6, 56	Aberdeen	58
Lancaster	8, 21	Anacortes	34
Lebanon	15	Bellingham	12, 18, 24
Lewiston	38	Bremerton	44, 50
Lock-Haven	32	Centralia	17
Meadville	37	Ellensburg	49, 65
New-Castle	45	Ephrata	43
Oil-City	64	Everett	22, 28
Philadelphie	3, 6, 10, 17, 23, 29, 35	Grand-Coulée	37
Pittsburg	2, 11, 13, 16, 47, 53	Hoquiam	52
Reading	55, 61	Kelso	39

UNITED STATES—*Concluded*

<i>City</i>	<i>Channel No.</i>	<i>City</i>	<i>Channel No.</i>
WASHINGTON— <i>Conc.</i>		VIRGINIA— <i>Conc.</i>	
Kennewick (<i>Also see</i> Kennewick-Richland- Pasco)	25	Wheeling (<i>Also see</i> Wheeling-Steuben- ville, O.)	57
Kennewick-Richland- Pasco	41	Wheeling-Steuben- ville, O.	7, 9, 51
Longview	33	Williamson	17
Olympia	60		
Okanogan (<i>See</i> Omak)		WISCONSIN	
Omak-Okanogan	35	Adams	58
Pasco (<i>Also see</i> Kennewick-Richland- Pasco)	19	Appleton	42
Port Angeles	16	Ashland	15
Pullman	10, 24	Beaver Dam	37
Richland (<i>Also see</i> Kennewick-Richland- Pasco)	31	Beloit	57
Seattle	4, 5, 7, 9, 20, 26	Chilton	24
Spokane	2, 4, 6, 7	Eau Claire	13, 19, 25
Tacoma	11, 13, 56, 62	Fond du Lac	54
Walla Walla	5, 8, 22	Green Bay	2, 6
Wenatchee	45, 55	Janesville	63
Yakima	23, 29, 47	Kenosha	61
		La Crosse	8, 32, 38
		Madison	3, 21, 27, 33
		Manitowoo	65
		Marinette	11, 32, 38
		Milwaukee	4, 10, 12, 19, 25, 31
		Oshkosh	48
		Park Falls	18
		Portage	17
		Prairie du Chien	34
		Racine	49, 55
		Rhineland	22
		Rice Lake	21
		Richland Center	15, 66
		Sheboygan	59
		Shell Lake	30
		Sparta	50
		Stevens Point	20, 26
		Sturgeon Bay	44
		Superior (<i>See</i> Duluth, Minn.)	
		Wausau	7, 16, 46
		Wisconsin Rapids	14
WEST VIRGINIA			
Beckley	6, 21		
Bluefield	41		
Charleston	8, 43, 49		
Clarksburg	12, 22		
Elkins	40		
Fairmont	35		
Hinton	31		
Huntingdon	3, 13, 53		
Logan	23		
Martinsburg	58		
Morgantown	24		
Parkersburg	15		
Welch	25		
Weston	32		

ÉTATS-UNIS—Fin

Ville	Canal n°
WASHINGTON—Fin	
Kennewick (<i>voir aussi</i> Kennewick-Richland- Pasco)	25
Kennewick-Richland- Pasco	41
Longview	33
Olympia	60
Omak-Okanogan	35
Okanogan (<i>voir aussi</i> Pasco (<i>voir aussi</i> Kennewick-Richland- Pasco)	19
Port-Angeles	16
Pullman	10, 24
Richland (<i>voir aussi</i> Kennewick-Richland- Pasco)	31
Seattle	4, 5, 7, 9, 20, 26
Spokane	2, 4, 6, 7
Tacoma	11, 13, 56, 62
Walla-Walla	5, 8, 22
Wenatchee	45, 55
Yakima	23, 29, 47

VIRGINIE OCCIDENTALE

Beckley	6, 21
Bluefield	41
Charleston	8, 43, 49
Clarksburg	12, 22
Elkins	40
Fairmont	35
Hinton	31
Huntingdon	3, 13, 53
Logan	23
Martinsburg	58
Morgantown	24
Parkersburg	15
Welch	25
Weston	32

Ville	Canal n°
VIRGINIE OCCIDENTALE—Fin	
Wheeling (<i>voir aussi</i> Wheeling-Steuben- ville (O.))	57
Wheeling-Steuben- ville (O.)	7, 9, 51
Williamson	17

WISCONSIN

Adams	58
Appleton	42
Ashland	15
Beaver Dam	37
Beloit	57
Chilton	24
Eau-Claire	13, 19, 25
Fond-du-Lac	54
Green-Bay	2, 6
Janesville	63
Kenosha	61
La-Crosse	8, 32, 38
Madison	3, 21, 27, 33
Manitowoo	65
Marinette	11, 32, 38
Milwaukee	4, 10, 12, 19, 25, 31
Oshkosh	48
Park-Falls	18
Portage	17
Prairie-du-Chien	34
Racine	49, 55
Rhineland	22
Rice-Lake	21
Richland-Center	15, 66
Sheboygan	59
Shell-Lake	30
Sparta	50
Stevens-Point	20, 26
Sturgeon-Bay	44
Superior (<i>voir</i> Duluth (Minn.)) ...	
Wausau	7, 16, 46
Wisconsin Rapids	14

II

*The Secretary of State for External Affairs
to the Ambassador of the United States of America to Canada*

THE DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

No. E-176

OTTAWA, June 23, 1952.

EXCELLENCY:

I have the honour to refer to your Note No. 262 of April 23, 1952, enclosing a draft agreement on the assignment of frequency channels to television stations along the Canadian-United States border.

This will confirm that the draft agreement is acceptable to my Government. Your Note and this reply will therefore constitute an agreement between our two Governments on this subject, effective from to-day's date.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

L. B. PEARSON,
Secretary of State for External Affairs.

II

*Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures à l'Ambassadeur
des États-Unis d'Amérique au Canada*

N° E-176

OTTAWA, le 23 juin 1952

EXCELLENCE,

J'ai l'honneur de me référer à votre note N° 262, en date du 23 avril 1952, avec laquelle vous me remettiez un projet d'accord sur l'attribution des canaux de fréquences aux stations de télévision sises le long de la frontière du Canada et des États-Unis.

Je vous confirme par la présente que ce projet d'accord convient à mon Gouvernement. Votre note et la présente réponse constitueront donc un accord à ce sujet entre nos deux gouvernements, entrant en vigueur ce jour même.

Veillez agréer, Excellence, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures,
L. B. PEARSON.



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 14 RECUEIL DES TRAITÉS

BA1EA10
-52T14

AGREEMENT CONCERNING LEASED
BASES IN NEWFOUNDLAND:
1941-1952

CANADA-UNITED STATES



ACCORDS CONCERNANT LES BASES
DE TERRE-NEUVE CÉDÉES À BAIL:
1941-1952

CANADA-ÉTATS-UNIS

I

Errata slips to cover existing footnote at the bottom of pp. 34 and 35, 38 and 39
of Treaty Series 1952 No. 14

* For the text of this Agreement, see page 4.

(*) Voir le texte de cet Accord à la page 5.

* Identical with Annex to No. 1.

** For the text of this Agreement see page 4.

(**) Identique à l'Annexe au n° 1.

* Voir le texte de cet Accord à la page 5.



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 14 RECUEIL DES TRAITÉS

AGREEMENT CONCERNING LEASED
BASES IN NEWFOUNDLAND:
1941-1952

CANADA-UNITED STATES

ACCORDS CONCERNANT LES BASES
DE TERRE-NEUVE CÉDÉES À BAIL:
1941-1952

CANADA-ÉTATS-UNIS

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.	
Queen's Printer and	Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery	Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1954	

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

SUMMARY

	PAGE
I. Agreement (March 27, 1941) between the Governments of the United Kingdom and the United States of America relating to the Bases Leased to the United States of America (and related documents). In force March 27, 1941. Applicable to Canada April 1, 1949	4
II. Agreement (August 13 and October 23, 1947) between His Majesty's Government in the United Kingdom and the United States Government relating to the United States leased bases at Argentia, Newfoundland. In force Oct. 23, 1947. Applicable to Canada April 1, 1949	34
III. Exchange of Notes (June 4, 1949) between Canada and the United States of America constituting an understanding relating to Civil Aviation at the Leased Bases in Newfoundland. In force June 4, 1949	38
IV. Exchange of Notes (Feb. 13 and March 19, 1952) between Canada and the United States confirming the Recommendation of March 28-30, 1950, made by the Permanent Joint Board on Defence concerning Leased Bases in Newfoundland. In force March 19, 1952..	44
V. Exchange of Notes (April 28 and 30, 1952) between Canada and the United States of America constituting an Agreement relating to the Application of the NATO Status of Forces Agreement of June 19, 1951, to the United States Forces in Canada including those at the Leased Bases in Newfoundland and at Goose Bay, Labrador. In force September 27, 1953..	50

SOMMAIRE

	PAGE
I. Accord (27 mars 1941) entre les Gouvernements du Royaume-Uni et des États-Unis d'Amérique concernant les bases cédées à bail aux États-Unis d'Amérique (et documents y relatifs). En vigueur 27 mars 1941. Applicable au Canada le 1 ^{er} avril 1949	5
II. Accord (13 août et 23 octobre 1947) entre le Gouvernement de Sa Majesté au Royaume-Uni et le Gouvernement des États-Unis concernant la base louée aux États-Unis à Argentia (Terre-Neuve). En vigueur 23 octobre 1947. Applicable au Canada le 1 ^{er} avril 1949	35
III. Échange de Notes (4 juin 1949) entre le Canada et les États-Unis d'Amérique constituant une entente concernant l'aviation civile aux bases louées à Terre-Neuve. En vigueur le 4 juin 1949	39
IV. Échange de Notes (13 février et 19 mars 1952) entre le Canada et les États-Unis d'Amérique confirmant la recommandation des 28 et 30 mars 1950 formulée par la Commission permanente canado-américaine de défense au sujet des bases terreneuviennes cédées à Bail. En vigueur le 19 mars 1952	45
V. Échange de Notes (28 et 30 avril 1952) entre le Canada et les États-Unis d'Amérique constituant un Accord relatif à l'application de la Convention du 19 juin 1951 sur le statut des forces de l'OTAN aux forces des États-Unis au Canada y compris les forces stationnées aux bases louées de Terre-Neuve ainsi qu'à Goose-Bay (Labrador). En vigueur 27 septembre 1953	51

AGREEMENT (MARCH 27, 1941) BETWEEN THE GOVERNMENTS OF THE UNITED KINGDOM AND THE UNITED STATES OF AMERICA RELATING TO THE BASES LEASED TO THE UNITED STATES OF AMERICA (and related documents)

In force March 27, 1941

Applicable to Canada April 1, 1949

Special Note

On March 27, 1941 the Governments of the United Kingdom and the United States of America made an Agreement relating to bases leased to the United States of America.

The Agreement was accompanied by the following:—

ANNEX I.—Exchange of Notes of September 2, 1940, regarding United States destroyers and naval and air facilities for the United States in British transatlantic territories.

ANNEX II.—Forms of Leases.

ANNEX III.—Special provisions for individual territories.

Exchange of Notes regarding the status of Newfoundland.

Exchange of Notes regarding censorship of mails.

Protocol concerning the defence of Newfoundland.

Canada was a party only to the Protocol. However, in order to assist in understanding the Protocol, there is printed herewith the following:—

The Agreement.

That part of Annex II which deals with Newfoundland.

Exchange of Notes regarding the status of Newfoundland.

The Protocol.

Those documents which are not printed herewith do not expressly refer to Newfoundland.

All the documents may be found in the United Kingdom Treaty Series, No. 2 (1941), Cmd. 6259.

AGREEMENT

WHEREAS the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, in consultation with the Government of Newfoundland, are desirous at this time of further effectuating the declarations made on their behalf by His Excellency the Most Honourable the Marquess of Lothian, C.H., His Majesty's Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary, in his communication of the 2nd September, 1940, to the Secretary of State of the United States of America, a copy of which is set out in Annex I hereto and made a part hereof;

ACCORD (27 MARS 1941) ENTRE LES GOUVERNEMENTS DU ROYAUME-UNI ET DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE CONCERNANT LES BASES CÉDÉES À BAIL AUX ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE (et documents y relatifs).

En vigueur le 27 mars 1941

Applicable au Canada le 1^{er} avril 1949

Note Explicative

Le 27 mars 1941, les Gouvernements du Royaume-Uni et des États-Unis d'Amérique ont conclu un accord concernant les bases cédées à bail aux États-Unis d'Amérique.

Les pièces suivantes sont annexées audit accord:

Annexe I.—Échange de notes du 2 septembre 1940 relatif aux destroyers des États-Unis et aux facilités navales et aériennes accordées aux États-Unis d'Amérique en territoires transatlantiques britanniques.

Annexe II.—Formules de bail.

Annexe III.—Dispositions spéciales pour territoires particuliers.

Échange de notes relatif au statut de Terre-Neuve.

Échange de notes au sujet de la censure des dépêches.

Protocole concernant la défense de Terre-Neuve.

Le Canada est partie au protocole seulement. Toutefois, pour bien comprendre ce document, le texte des pièces suivantes est publié ci-après:

L'Accord.

La partie de l'annexe II qui a trait à Terre-Neuve.

Échange de notes relatif au statut de Terre-Neuve.

Le Protocole.

Les documents qui ne sont pas imprimés ici ne visent pas expressément Terre-Neuve.

Tous les documents se trouvent dans le Recueil des Traités du Royaume-Uni, N° 2 (1941), Cmd. 6259.

ACCORD

(Traduction)

Considérant que le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, en consultation avec le Gouvernement de Terre-Neuve, est désireux, à ce moment, de réaliser davantage les déclarations faites en son nom par Son Excellence le très honorable Marquis de Lothian, C.H., Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Sa Majesté, dans sa communication du 2 septembre 1940, au Secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique, dont le texte est publié à l'annexe I ci-après et fait partie du présent accord;

And whereas it is agreed that leases in respect of the naval and air bases to be leased to the United States of America in Newfoundland, Bermuda, Jamaica, St. Lucia, Antigua, Trinidad and British Guiana, respectively, shall forthwith be executed substantially in the forms of the leases set out in Annex II hereto, which are hereby approved, and that a similar lease in respect of a base in the Bahamas shall be executed as soon as possible;

And whereas it is desired to determine by common agreement certain matters relating to the lease of the said bases, as provided in the communication of the 2nd September, 1940, and the reply thereto of the same date from the Honourable Cordell Hull, Secretary of State of the United States, set out in Annex I and made a part hereof;

And whereas it is desired that this Agreement shall be fulfilled in a spirit of good neighbourliness between the Government of the United Kingdom and the Government of the United States of America, and that details of its practical application shall be arranged by friendly co-operation;

The Undersigned, duly authorized to that effect, have agreed as follows:—

ARTICLE I.

General Description of Rights.

(1) The United States shall have all the rights, power and authority within the Leased Areas which are necessary for the establishment, use, operation and defence thereof, or appropriate for their control, and all the rights, power and authority within the limits of territorial waters and air spaces adjacent to, or in the vicinity of, the Leased Areas, which are necessary to provide access to and defence of the Leased Areas, or appropriate for control thereof.

(2) The said rights, power and authority shall include, *inter alia*, the right, power and authority:—

- (a) to construct (including dredging and filling), maintain, operate, use, occupy and control the said Bases;
- (b) to improve and deepen the harbours, channels, entrances and anchorages, and generally to fit the premises for use as naval and air bases;
- (c) to control, so far as may be required for the efficient operation of the Bases, and within the limits of military necessity, anchorages, moorings and movements of ships and water-borne craft and the anchorages, moorings, landings, take-offs, movements and operations of aircraft;
- (d) to regulate and control within the Leased Areas all communication within, to and from the areas leased;
- (e) to install, maintain, use and operate under-sea and other defences, defence devices and controls, including detecting and other similar facilities.

(3) In the exercise of the above-mentioned rights, the United States agrees that the powers, granted to it outside the Leased Areas will not be used unreasonably or, unless required by military necessity, so as to interfere with

Et considérant qu'il est convenu que les baux relatifs aux bases navales et aériennes devant être cédées aux États-Unis d'Amérique à Terre-Neuve, aux Bermudes, à la Jamaïque, à Sainte-Lucie, à Antigua, à la Trinité et à la Guyane anglaise, respectivement, seront exécutés sans délai et substantiellement selon les formules de bail publiées à l'annexe II ci-après, lesquelles sont par les présentes approuvées, et qu'un bail semblable concernant une base dans les îles Bahama sera exécuté le plus tôt possible;

Et considérant qu'il est souhaitable de déterminer d'un commun accord certaines questions relatives à la location desdites bases, ainsi qu'il est prévu dans la communication du 2 septembre 1940 et dans la réponse de la même date de l'honorable Cordell Hull, Secrétaire d'État des États-Unis, dont l'une et l'autre apparaissent à l'annexe I et font partie du présent accord;

Et considérant qu'il est souhaitable que le présent accord soit accompli dans un esprit de bon voisinage entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et que les détails de son application pratique soient élaborés en collaboration amicale;

Les soussignés, dûment autorisés à cette fin, sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE PREMIER

Description générale des droits

(1) Il sera accordé aux États-Unis, dans la limite des territoires cédés à bail tous les droits, pouvoir et autorité dont ils auront besoin pour l'établissement, l'utilisation, l'exploitation, la défense ou la direction desdits territoires, ainsi que tous les droits, pouvoir et autorité, dans la limite des eaux territoriales et des espaces aériens qui touchent ou avoisinent les territoires cédés à bail, qui sont indispensables pour assurer l'accès auxdits territoires, leur défense ou leur contrôle.

(2) Lesdits droits, pouvoir et autorité comprendront, entre autres choses, le droit, le pouvoir et l'autorité:—

- a) de construire (y compris le dragage et le remplissage), d'entretenir, d'exploiter, d'utiliser, d'occuper et de diriger lesdites bases;
- b) d'améliorer et de creuser les ports, les chenaux, les entrées et les mouillages et, de façon générale, de mettre les lieux en état d'être utilisés comme bases navales et aériennes;
- c) d'exercer l'autorité en tant que le demande l'exploitation efficace desdites bases et dans les limites des exigences militaires, sur le mouillage, l'amarrage et le mouvement des navires et des embarcations flottantes ainsi que sur le mouillage, l'amarrage, l'atterrissage, le décollage, le mouvement et l'activité des aéronefs;
- d) de régler et de diriger dans la limite des territoires cédés à bail toutes communications de l'intérieur, ou à destination ou en provenance des territoires cédés à bail;
- e) d'installer, d'entretenir, d'utiliser et d'exploiter des défenses sous-marines et autres, des appareils et des commandes de défense, y compris des installations détectrices et autres dispositifs analogues.

(3) Dans l'exercice des droits susmentionnés, les États-Unis conviennent que les pouvoirs qui leur sont accordés en dehors des territoires cédés à bail, ne seront pas employés de façon déraisonnable ou, sauf exigences militaires, de façon à gêner les droits essentiels de la navigation, de l'aviation ou des commu-

the necessary rights of navigation, aviation or communication to or from or within the Territories, but that they shall be used in the spirit of the fourth clause of the Preamble.

(4) In the practical application outside the Leased Areas of the foregoing paragraphs there shall be, as occasion requires, consultation between the Government of the United States and the Government of the United Kingdom.

ARTICLE II.

Special Emergency Powers.

When the United States is engaged in war or in time of other emergency, the Government of the United Kingdom agree that the United States may exercise in the Territories and surrounding waters or air spaces all such rights, power and authority as may be necessary for conducting any military operations deemed desirable by the United States, but these rights will be exercised with all possible regard to the spirit of the fourth clause of the Preamble.

ARTICLE III.

Non-user.

The United States shall be under no obligation to improve the Leased Areas or any part thereof for use as naval or air bases, or to exercise any right, power or authority granted in respect of the Leased Areas, or to maintain forces therein, or to provide for the defence thereof; but if and so long as any Leased Area, or any part thereof, is not used by the United States for the purposes in this Agreement set forth, the Government of the United Kingdom or the Government of the Territory may take such steps therein as shall be agreed with the United States to be desirable for the maintenance of public health, safety, law and order, and, if necessary, for defence.

ARTICLE IV.

Jurisdiction.

(1) In any case in which—

- (a) a member of the United States forces, a national of the United States or a person who is not a British subject shall be charged with having committed, either within or without the Leased Areas, an offence of a military nature, punishable under the law of the United States, including, but not restricted to, treason, an offence relating to sabotage or espionage, or any other offence relating to the security and protection of United States naval and air Bases, establishments, equipment or other property or to operations of the Government of the United States in the Territory; or
- (b) a British subject shall be charged with having committed any such offence within a Leased Area and shall be apprehended therein; or
- (c) a person other than a British subject shall be charged with having committed an offence of any other nature within a Leased Area,

the United States shall have the absolute right in the first instance to assume and exercise jurisdiction with respect to such offence.

nications à destination, en provenance ou de l'intérieur desdits territoires, mais que ces pouvoirs seront exercés selon l'esprit de la quatrième clause du préambule.

(4) L'application pratique des paragraphes précédents en dehors des territoires cédés à bail sera réglée, selon que les circonstances l'exigeront, par des consultations entre le Gouvernement des États-Unis et le Gouvernement du Royaume-Uni.

ARTICLE II

Pouvoirs d'urgence spéciaux

Le Gouvernement du Royaume-Uni consent à ce que les États-Unis, s'ils sont en guerre ou s'il survient d'autres situations critiques, exercent dans les territoires et les eaux ou espaces aériens environnants tous les droits, pouvoir et autorité qui pourraient être nécessaires pour mener toutes opérations militaires qu'ils jugent appropriées mais ces droits doivent être exercés de telle sorte que soit respecté le plus possible l'esprit de la quatrième clause du Préambule.

ARTICLE III

Non-usage

Les États-Unis ne seront nullement tenus d'améliorer les territoires cédés à bail ni aucune partie de ces territoires utilisés comme bases navales ou aériennes ou d'exercer aucun droit, pouvoir ou autorité qui leur sera accordé en ce qui concerne lesdits territoires ni d'y maintenir des forces armées ou de pourvoir à leur défense; mais aussi longtemps qu'un territoire cédé à bail quelconque ou toute partie de ce territoire n'est pas utilisé par les États-Unis pour les fins visées dans le présent accord, le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement dudit territoire pourront prendre, sur ce territoire, telles mesures qui seront reconnues, d'accord avec les États-Unis, propres à sauvegarder la santé publique, la sécurité, la loi et l'ordre et, s'il y a lieu, la défense.

ARTICLE IV

Juridiction

(1) Dans tous les cas où—

- a) un membre des effectifs des États-Unis, un ressortissant des États-Unis ou une personne qui n'est pas sujet britannique sera accusé d'avoir commis, soit à l'intérieur, soit en dehors des territoires cédés à bail, une infraction d'ordre militaire punissable en vertu des lois des États-Unis, y compris, mais non exclusivement, la trahison ainsi que toute infraction relative au sabotage ou à l'espionnage, ou toute autre infraction touchant la sécurité et la protection des bases navales et aériennes des États-Unis, des établissements, de l'équipement et des autres biens ou touchant les opérations du Gouvernement des États-Unis dans lesdits territoires; ou
- b) un sujet britannique sera accusé d'avoir commis une telle infraction dans un territoire cédé à bail dans lequel il sera arrêté; ou
- c) une personne autre qu'un sujet britannique sera accusée d'avoir commis une infraction de toute autre nature dans un territoire cédé à bail,

les États-Unis auront, en premier lieu, le droit absolu d'assumer et d'exercer la juridiction en ce qui concerne une telle infraction.

(2) If the United States shall elect not to assume and exercise such jurisdiction the United States Authorities shall, where such offence is punishable in virtue of legislation enacted pursuant to Article V or otherwise under the law of the Territory, so inform the Government of the Territory and shall, if it shall be agreed between the Government of the Territory and the United States authorities that the alleged offender should be brought to trial, surrender him to the appropriate authority in the Territory for that purpose.

(3) If a British subject shall be charged with having committed within a Leased Area an offence of the nature described in paragraph (1) (a) of this Article, and shall not be apprehended therein, he shall, if in the Territory outside the Leased Areas, be brought to trial before the courts of the Territory; or, if the offence is not punishable under the law of the Territory, he shall, on the request of the United States Authorities, be apprehended and surrendered to the United States Authorities, and United States shall have the right to exercise jurisdiction with respect to the alleged offence.

(4) When the United States exercises jurisdiction under this Article and the person charged is a British subject, he shall be tried by a United States court sitting in a Leased Area in the Territory.

(5) Nothing in this Agreement shall be construed to affect, prejudice or restrict the full exercise at all times of jurisdiction and control by the United States in matters of discipline and internal administration over members of the United States forces, as conferred by the law of the United States and any regulations made thereunder.

ARTICLE V.

Security Legislation.

The Government of the Territory will take such steps as may from time to time be agreed to be necessary with a view to the enactment of legislation to ensure the adequate security and protection of the United States naval and air Bases, establishments, equipment and other property, and the operations of the United States under the Leases and this Agreement and the punishment of persons who may contravene any laws or regulations made for that purpose. The Government of the Territory will also from time to time consult with the United States Authorities in order that the laws and regulations of the United States and the Territory in relation to such matters may, so far as circumstances permit, be similar in character.

ARTICLE VI.

Arrest and Service of Process.

(1) No arrest shall be made and no process, civil or criminal, shall be served within any Leased Area except with the permission of the Commanding Officer in charge of the United States forces in such Leased Area; but should the Commanding Officer refuse to grant such permission he shall (except in cases where the United States Authorities elect to assume and exercise jurisdiction in accordance with Article IV (1)) forth with take the necessary steps to arrest the person charged and surrender him to the appropriate authority of the Territory or to serve such process, as the case may be, and to provide for the attendance of the server of such process before the appropriate court of the Territory or procure such server to make the necessary affidavit or declaration to prove such service.

(2) Si les États-Unis décident de ne pas assumer ni d'exercer une telle juridiction, les autorités des États-Unis, là où une telle infraction est punissable en vertu de la législation décrétée conformément aux dispositions de l'article V ou, par ailleurs, en vertu de la loi du territoire, le feront savoir au gouvernement dudit territoire et, dans le cas où il serait convenu entre le gouvernement du territoire et les autorités des États-Unis qu'il y a lieu de faire passer le prétendu criminel en jugement, le livreront à cette fin à l'autorité compétente du territoire.

(3) Si un sujet britannique est accusé d'avoir commis dans un territoire cédé à bail une infraction du genre décrit au paragraphe (1) a) du présent article et n'est pas appréhendé dans ledit territoire, il sera, s'il se trouve dans un territoire en dehors des territoires cédés à bail, amené pour être jugé devant les tribunaux du territoire; ou si l'offense n'est pas punissable en vertu des lois du territoire, il sera, à la demande des autorités des États-Unis, arrêté pour être livré auxdites autorités, et les États-Unis auront le droit d'exercer la juridiction en ce qui concerne la prétendue infraction.

(4) Si les États-Unis exercent la juridiction aux termes du présent article et si la personne accusée est un sujet britannique, celle-ci sera jugée par un tribunal des États-Unis siégeant dans une concession cédée à bail dans le territoire.

(5) Rien dans le présent accord ne sera interprété comme portant atteinte, préjudice ou restriction au plein exercice en tout temps de la juridiction et de l'autorité des États-Unis en matière de discipline et d'administration interne sur les membres des troupes des États-Unis, ainsi qu'il est conféré par les lois des États-Unis et par tout règlement établi en vertu de ces lois.

ARTICLE V

Législation de sécurité

Le Gouvernement du territoire prendra les mesures qui, de temps à autre, seront jugées nécessaires en vue de l'établissement de législation propre à assurer la sécurité et la protection adéquates des bases navales et aériennes, des établissements, de l'équipement et des autres biens des États-Unis, ainsi que les exploitations des États-Unis en vertu des baux et du présent accord et la punition de personnes qui enfreignent les lois et règlements établis dans ce but. Le Gouvernement du territoire confèrera de temps à autre avec les autorités des États-Unis afin que les lois et règlements des États-Unis et du territoire relatifs à ces questions puissent, en autant que les circonstances le permettront, être de même nature.

ARTICLE VI

Arrestation et sommation de comparaître

(1) Nulle arrestation ne sera opérée ni aucune sommation, civile ou criminelle, ne sera délivrée dans les limites du territoire cédé à bail sauf avec l'autorisation de l'officier commandant les troupes des États-Unis dans ledit territoire. Mais si l'officier commandant refuse d'accorder une telle autorisation, il prendra immédiatement (sauf dans les cas où les autorités des États-Unis se décideront à assumer et à exercer la juridiction conformément aux dispositions de l'article IV (1)) les mesures nécessaires en vue d'arrêter la personne accusée et de la livrer à l'autorité compétente du territoire ou de signifier ladite sommation de comparaître, selon le cas, et d'assurer la présence de l'huissier devant le tribunal compétent du territoire ou d'obtenir dudit huissier l'affidavit ou la déclaration indispensable comme preuve de ladite signification.

(2) In cases where the courts of the United States have jurisdiction under Article IV, the Government of the Territory will on request give reciprocal facilities as regards the service of process and the arrest and surrender of alleged offenders.

(3) In this Article the expression "process" includes any process by way of summons, subpoena, warrant, writ or other judicial document for securing the attendance of a witness, or for the production of any documents or exhibits, required in any proceedings civil or criminal.

ARTICLE VII.

Right of Audience for United States Counsel.

In cases in which a member of the United States forces shall be a party to civil or criminal proceedings in any court of the Territory by reason of some alleged act or omission arising out of or in the course of his official duty, United States counsel (authorized to practise before the courts of the United States) shall have the right of audience, provided that such counsel is in the service of the Government of the United States and appointed for that purpose either generally or specially by the appropriate authority.

ARTICLE VIII.

Surrender of Offenders.

Where a person charged with an offence which falls to be dealt with by the courts of the Territory is in a Leased Area, or a person charged with an offence which falls under Article IV to be dealt with by courts of the United States is in the Territory but outside the Leased Areas, such person shall be surrendered to the Government of the Territory or to the United States Authorities, as the case may be, in accordance with special arrangements made between that Government and those Authorities.

ARTICLE IX.

Public Services.

The United States shall have the right to employ and use all utilities, services and facilities, roads, highways, bridges, viaducts, canals and similar channels of transportation belonging to, or controlled or regulated by, the Government of the Territory or the Government of the United Kingdom, under conditions comparable to and no less favourable than those applicable from time to time to the Government of the United Kingdom.

ARTICLE X.

Surveys.

(1) The United States shall have the right, after appropriate notification has been given to the Government of the Territory, to make topographic and hydrographic surveys outside the Leased Areas in any part of the Territory and waters adjacent thereto. Copies, with title and triangulation data, of any surveys so made will be furnished to the Government of the Territory.

(2) Notification and copies will be given to the United States Authorities of any such surveys carried out by the Government of the United Kingdom or the Government of the Territory.

(2) Dans les cas où les tribunaux des États-Unis ont compétence aux termes de l'article IV, le Gouvernement du territoire accordera, sur demande, les facilités réciproques en ce qui concerne la sommation de comparaître et pour permettre d'arrêter et de livrer à la justice les prétendus malfaiteurs.

(3) Dans le présent article l'expression "sommation" comprend toute sommation par voie de citation, d'assignation, de mandat, d'ordonnance ou de tout autre document juridique pour assurer la présence d'un témoin ou en vue de la production de tous documents ou pièces pouvant servir en procédure civile ou criminelle.

ARTICLE VII

Droit d'audience pour avocat des États-Unis

Advenant le cas où un membre des effectifs des États-Unis sera partie aux procédures civiles ou criminelles d'un tribunal quelconque du territoire en raison d'un certain acte ou omission allégué survenu dans l'exercice de ses fonctions officielles, un avocat des États-Unis (autorisé à exercer sa profession devant les tribunaux des États-Unis) jouira du droit d'audience, à condition que ledit avocat soit au service du Gouvernement des États-Unis et désigné dans ce but, généralement ou spécialement, par l'autorité compétente.

ARTICLE VIII

Criminels livrés aux autorités

Lorsqu'une personne accusée d'un crime qui tombe sous la compétence des tribunaux du territoire, se trouve dans le territoire cédé à bail, ou lorsqu'une personne accusée d'un crime qui tombe sous les dispositions de l'article IV et qui doit être jugée par les tribunaux des États-Unis se trouve dans le territoire mais en dehors des territoires cédés à bail, ladite personne sera livrée au Gouvernement du territoire ou aux autorités des États-Unis, selon le cas, en conformité d'arrangements spéciaux conclus entre ledit Gouvernement et lesdites autorités.

ARTICLE IX

Services publics

Les États-Unis auront le droit d'employer et d'utiliser tous services, ouvrages, chemins, grandes routes, ponts, viaducs, canaux et voies analogues de transport qui sont la propriété ou qui tombent sous la régie ou l'administration du Gouvernement du territoire ou du Gouvernement du Royaume-Uni, dans des conditions comparables, si non égales, aux conditions qui sont, de temps à autre, applicables au Gouvernement du Royaume-Uni.

ARTICLE X

Levés

(1) Les États-Unis auront le droit, lorsque le Gouvernement du territoire aura été dûment notifié à cet effet, de faire des levés topographiques et hydrographiques en dehors des territoires cédés à bail dans n'importe quelle partie du territoire ou des ses eaux contiguës. Des exemplaires, avec titre et données géodésiques, de tous les levés ainsi effectués seront fournis au Gouvernement du territoire.

(2) Les autorités des États-Unis recevront également des avis et des expéditions de tous les levés exécutés par le Gouvernement du Royaume-Uni ou le Gouvernement du territoire.

ARTICLE XI.

Shipping and Aviation.

(1) Lights and other aids to navigation of vessels and aircraft placed or established in the Leased Areas and the territorial waters adjacent thereto or in the vicinity thereof shall conform to the system in use in the Territory. The position, characteristics and any alterations thereof shall be notified in advance to the appropriate authority in the Territory.

(2) United States public vessels operated by the War or Navy Departments, by the Coastguard or by the Coast and Geodetic Survey, bound to or departing from a Leased Area shall not on entering or leaving the Leased Area or the territorial waters in the vicinity thereof be subject to compulsory pilotage or to light or harbour dues in the Territory. If a pilot is taken pilotage shall be paid for at appropriate rates.

(3) British commercial vessels may use the Leased Areas on the same terms and conditions as United States commercial vessels.

(4) It is understood that a Leased Area is not a part of the territory of the United States for the purpose of coastwise shipping laws so as to exclude British vessels from trade between the United States and the Leased Areas.

(5) Commercial aircraft will not be authorized to operate from any of the Bases (save in case of emergency or for strictly military purposes under supervision of the War or Navy Departments) except by agreement between the United States and the Government of the United Kingdom; provided that in the case of Newfoundland such agreement shall be between the United States and the Government of Newfoundland.

ARTICLE XII.

Motor Traffic.

(1) Standard and test types of motor vehicles as determined by the United States shall not be prevented from using roads in a Territory by reason of non-compliance with any law relating to construction of motor vehicles.

(2) No tax or fee shall be payable in respect of registration or licensing for use in a Territory of motor vehicles belonging to the Government of the United States.

ARTICLE XIII.

Immigration.

(1) The immigration laws of the Territory shall not operate or apply so as to prevent admission into the Territory, for the purposes of this Agreement, of any member of the United States Forces posted to a Leased Area or any person (not being a national of a Power at war with His Majesty the King) employed by, or under a contract with, the Government of the United States in connection with the construction, maintenance, operation or defence of the Bases in the Territory; but suitable arrangements will be made by the United States to enable such persons to be readily identified and their status to be established.

(2) If the status of any person within the Territory and admitted thereto under the foregoing paragraph shall be altered so that he would no longer be entitled to such admission, the United States Authorities shall notify the

ARTICLE XI

Commerce maritime et aviation

(1) Les feux et autres aides à la navigation de navires et d'avions placés ou établis dans les territoires cédés à bail et dans les eaux territoriales baignant lesdits territoires ou les eaux qui se trouvent à proximité, seront conformes au système en usage dans le territoire. Le site, les caractéristiques et tous changements qui y seront apportés, seront notifiés d'avance à l'autorité compétente du territoire.

(2) Les navires d'État des États-Unis que les ministères de la Guerre ou de la Marine mettent à la disposition des gardes-côte ou du service côtier et géodésique, à destination ou en provenance du territoire cédé à bail, ne seront pas, en entrant ou en quittant ledit territoire ou les eaux territoriales qui se trouvent dans le voisinage, assujettis au pilotage obligatoire ni aux droits afférents aux feux ou au mouillage dans le territoire. Si l'on prend un pilote à bord, le droit de pilotage sera payé d'après un taux convenable.

(3) Les navires de commerce britannique pourront utiliser les territoires cédés à bail aux mêmes termes et conditions que les navires de commerce des États-Unis.

(4) Il est entendu qu'un territoire cédé à bail ne forme pas partie du territoire des États-Unis aux fins des lois relatives au cabotage, de façon à exclure les navires britanniques du commerce entre les États-Unis et les territoires cédés à bail.

(5) Il ne sera permis aux aéronefs de commerce d'utiliser l'une quelconque des bases (sauf en cas d'urgence ou pour fins strictement militaires sous la surveillance des ministères de la Guerre et de la Marine) que moyennant accord entre les États-Unis et le Gouvernement du Royaume-Uni. En ce qui concerne Terre-Neuve, toutefois, ledit accord interviendra entre les États-Unis et le Gouvernement de Terre-Neuve.

ARTICLE XII

Circulation automobile

(1) L'usage des routes dans un territoire ne sera pas interdit aux modèles ordinaires d'autovéhicules approuvés par les États-Unis en raison de l'observation des règlements relatifs à la construction de voitures automobiles.

(2) Aucune taxe ou redevance ne sera exigible pour l'immatriculation ou l'octroi de permis autorisant l'usage, dans un territoire, d'automobiles appartenant au Gouvernement des États-Unis.

ARTICLE XIII

Immigration

(1) Les lois d'immigration d'un territoire ne seront pas appliquées de façon à interdire l'entrée dans le territoire, aux fins du présent accord, de tout membre des effectifs des États-Unis placés dans un territoire cédé à bail ou de toute personne (qui n'est pas un ressortissant d'une puissance en guerre avec Sa Majesté le Roi) au service ou sous contrat du Gouvernement des États-Unis relativement à la construction, à l'entretien, à l'utilisation ou à la défense des bases sises dans le territoire. Les États-Unis, toutefois, prendront les mesures nécessaires en vue de permettre à telles personnes d'établir facilement leur identité et leur statut personnel.

(2) S'il arrivait que le statut d'une personne admise dans les limites du territoire en vertu du paragraphe précédent, venait à être modifié de façon à lui faire perdre son droit d'admission, les autorités des États-Unis notifieront le

Government of the Territory and shall, if such person be required to leave the Territory by that Government, be responsible for providing him with a passage from the Territory within a reasonable time, and shall in the meantime prevent his becoming a public responsibility of the Territory.

ARTICLE XIV.

Customs and other Duties.

(1) No import, excise, consumption or other tax, duty or impose shall be charged on—

- (a) material, equipment, supplies or goods for use in the construction, maintenance, operation or defence of the Bases, consigned to, or destined for, the United States Authorities or a contractor;
- (b) goods for use or consumption aboard United States public vessels of the Army, Navy, Coast Guard or Coast and Geodetic Surveys;
- (c) goods consigned to the United States Authorities for the use of institutions under Government control known as Post Exchanges, Ships' Service Stores, Commissary Stores or Service Clubs, or for sale thereof to members of the United States forces, or civilian employees of the United States being nationals of the United States and employed in connection with the Bases, or members of their families resident with them and not engaged in any business or occupation in the Territory;
- (d) the personal belonging or household effects of persons referred to in sub-paragraph (c), and of contractors and their employees being nationals of the United States employed in the construction, maintenance or operation of the Bases and present in the Territory by reason only of such employment.

(2) No export tax shall be charged on the material, equipment, supplies or goods mentioned in paragraph (1) in the event of reshipment from the Territory.

(3) This Article shall apply notwithstanding that the material, equipment, supplies or goods pass through other parts of the Territory *en route* to or from a Leased Area.

(4) Administrative measures shall be taken by the United States Authorities to prevent the resale of goods which are sold under paragraph (1) (c), or imported under paragraph (1) (d), of this Article, to persons not entitled to buy goods at such Post Exchanges, Ships' Service Stores, Commissary Stores or Service Clubs, or not entitled to free importation under paragraph (1) (d); and generally to prevent abuse of the customs privileges granted under this Article. There shall be co-operation between such Authorities and the Government of the Territory to this end.

ARTICLE XV.

Wireless and Cables.

(1) Except with the consent of the Government of the Territory, no wireless station shall be established or submarine cable landed in a Leased Area otherwise than for military purposes.

Gouvernement du territoire, et, advenant le cas où ce dernier demanderait la déportation de ladite personne, il appartiendra auxdites autorités de pourvoir à son passage en dehors du territoire dans un délai raisonnable, et, dans l'intervalle, de voir à ce qu'elle ne devienne pas une charge publique pour le territoire.

ARTICLE XIV

Droits de douane et autres impôts

(1) Nulle taxe d'importation, d'accise, de consommation ou autre taxe, droit ou impôts, ne sera imposé sur:

- a) le matériel, l'équipement, les approvisionnements ou marchandises utilisés dans la construction, l'entretien, l'exploitation ou la défense des bases, consignés ou destinés aux autorités des États-Unis ou à un contracteur;
- b) les marchandises destinées à l'usage ou à la consommation à bord des navires de l'armée, de la marine, des gardes-côte ou du service des levés côtiers et géodésiques des États-Unis;
- c) les marchandises consignées aux autorités des États-Unis et destinées à l'usage d'institutions gouvernementales connues sous le nom de "Post Exchanges", "Ships' Service Stores", "Commissary Stores" ou "Service Clubs", ou à la vente dans lesdites institutions aux membres des troupes des États-Unis ou aux civils des États-Unis qui sont ressortissants des États-Unis et employés en rapport avec les bases ou aux membres de leurs familles demeurant avec eux et n'exerçant aucun commerce ni aucun métier dans le territoire;
- d) les biens personnels ou le mobilier des personnes visées à l'alinéa c) et des contracteurs et leurs employés qui sont ressortissants des États-Unis et employés à la construction, à l'entretien ou à l'exploitation des bases et dont la présence dans le territoire n'est motivée qu'en raison dudit emploi.

(2) En cas de réexpédition du territoire, aucune taxe d'exportation ne sera imposée sur le matériel, l'équipement, les approvisionnements ou marchandises mentionnés au paragraphe (1).

(3) Le présent article s'appliquera nonobstant le fait que le matériel, l'équipement, les approvisionnements ou marchandises passent par d'autres parties du territoire à destination ou en provenance d'un territoire cédé à bail.

(4) Les autorités des États-Unis prendront des mesures administratives pour prévenir la revente de marchandises vendues en vertu du paragraphe (1) c), ou importées aux termes du paragraphe (1) d) du présent article, à des personnes qui ne sont pas autorisées à acheter des marchandises auxdits "Post Exchange", "Ship Service Stores", "Commissary Stores" ou "Service Clubs", ou qui n'ont pas droit à l'importation gratuite en vertu du paragraphe (1) d); et, de façon générale, pour prévenir les abus des privilèges douaniers accordés aux termes du présent article. Il y aura, dans ce but, collaboration entre lesdites autorités et le Gouvernement du territoire.

ARTICLE XV

T.S.F. et câbles

(1) Sauf du consentement du Gouvernement du territoire, l'établissement de stations de T.S.F. ou l'atterrissage de câbles sous-marins ne sera effectué dans un territoire cédé à bail que pour des fins militaires.

(2) All questions relating to frequencies, power and like matters, used by apparatus designed to emit electric radiation, shall be settled by mutual arrangement.

ARTICLE XVI.

Postal Facilities.

The United States shall have the right to establish United States Post Offices in the Leased Areas for the exclusive use of the United States forces, and civilian personnel (including contractors and their employees) who are nationals of the United States and employed in connection with the construction, maintenance, operation or defence of the Bases, and the families of such persons, for domestic use between United States Post Offices in Leased Areas and between such Post Offices and other United States Post Offices and Post Offices in the Panama Canal Zone and the Philippine Islands.

ARTICLE XVII.

Taxation.

(1) No member of the United States forces or national of the United States, serving or employed in the Territory in connection with the construction, maintenance, operation or defence of the Bases, and residing in the Territory by reason only of such employment, or his wife or minor children, shall be liable to pay income tax in the Territory except in respect of income derived from the Territory.

(2) No such person shall be liable to pay in the Territory any poll tax or similar tax on his person, or any tax on ownership or use of property which is inside a Leased Area, or situated outside the Territory.

(3) No person ordinarily resident in the United States shall be liable to pay income tax in the Territory in respect of any profits derived under a contract made in the United States with the Government of the United States in connection with the construction, maintenance, operation or defence of the Bases, or any tax in the nature of a licence in respect of any service or work for the United States in connection with the construction, maintenance, operation or defence of the Bases.

ARTICLE XVIII.

Businesses and Professions.

Unless the consent of the Government of the Territory shall have been obtained—

- (1) no business shall be established in a Leased Area; but the institutions referred to in Article XIV (1) (c), offering goods, under a prohibition against re-sale, exclusively to the persons mentioned in the said Article XIV (1) (c), shall not be regarded as businesses for the purposes of this Article;
- (2) no person shall habitually render any professional services in a Leased Area, except to, or for, the Government of the United States or the persons mentioned in Article XIV (1) (c).

(2) Toutes questions relatives aux fréquences, à la puissance et à des matières analogues employées par des appareils pour l'émission de radiations électriques, seront réglées d'un commun accord.

ARTICLE XVI

Bureaux de poste

Les États-Unis auront le droit d'établir des bureaux de poste des États-Unis dans les territoires cédés à bail pour l'usage exclusif des troupes des États-Unis et du personnel civil y compris les contracteurs et leurs employés qui sont ressortissants des États-Unis et qui sont employés à la construction, l'entretien, l'exploitation ou la défense des bases, y compris les familles desdites personnes, pour service postal intérieur entre bureaux de poste des États-Unis dans les territoires cédés à bail et entre ces derniers bureaux de poste et d'autres bureaux de poste des États-Unis et les bureaux de poste de la zone du canal de Panama et des Îles Philippines.

ARTICLE XVII

Impôts

(1) Aucun membre des forces armées des États-Unis ni aucun ressortissant des États-Unis servant ou employé dans le territoire en rapport avec la construction, l'entretien, l'exploitation ou la défense des bases et habitant dans ledit territoire pour l'unique raison dudit emploi, ou sa femme et ses jeunes enfants, ne seront assujettis au paiement de l'impôt sur le revenu dans le territoire sauf en ce qui concerne le revenu provenant dudit territoire.

(2) Lesdites personnes ne seront pas tenues, non plus, de payer, dans le territoire, d'impôt personnel ou autre taxe semblable, ni aucune taxe à titre de propriétaire ou pour jouissance de biens qui se trouvent à l'intérieur d'un territoire cédé à bail ou au dehors du territoire.

(3) Nulle personne résidant d'habitude aux États-Unis ne sera assujettie au paiement d'impôt sur le revenu dans le territoire en raison de bénéfices provenant d'un contrat fait aux États-Unis avec le Gouvernement des États-Unis en vue de la construction, l'entretien, l'exploitation ou la défense des bases, ni d'aucune taxe sous forme de licence pour aucun service ou travail pour le compte des États-Unis relativement à la construction, l'entretien, l'exploitation ou la défense desdites bases.

ARTICLE XVIII

Commerce et profession

Sauf consentement du Gouvernement du territoire—

- (1) aucun commerce ne sera établi dans un territoire cédé à bail; mais les institutions visées à l'article XIV (1) c), offrant des marchandises, sous interdit de revente, exclusivement aux personnes mentionnées dans ledit article XIV (1) c), ne seront pas considérées comme étant des entreprises commerciales au sens du présent article;
- (2) nulle personne ne pourra rendre habituellement aucuns services professionnels dans un territoire cédé à bail sauf pour le compte du Gouvernement des États-Unis d'Amérique ou aux personnes visées à l'article XIV (1) c).

ARTICLE XIX.

Forces outside Leased Areas.

(1) United States forces stationed or operating outside the Leased Areas under separate agreement with the Government of the United Kingdom or the Government of the Territory shall be entitled to the same rights and enjoy the same status as United States forces stationed within the Leased Areas.

(2) The United States shall be under no obligation to maintain forces outside the Leased Areas by virtue of any such agreement.

ARTICLE XX.

Health Measures outside Leased Areas.

The United States shall have the right, in collaboration with the Government of the Territory and, where necessary, with the Local Authority concerned, to exercise, without other consideration than just compensation to private owners, if any, such powers as such Government and Local Authority and the Government of the United Kingdom may possess of entering upon any property in the vicinity of the Leased Areas for the purpose of inspection, and of taking any necessary measures to improve sanitation and protect health.

ARTICLE XXI.

Abandonment.

The United States may at any time abandon any Leased Area or any part thereof, without thereby incurring any obligation, but shall give to the Government of the United Kingdom as long notice as possible and in any case not less than one year, of its intention so to do. At the expiration of such notice the area abandoned shall revert to the Lessor. Abandonment shall not be deemed to have occurred in the absence of such notice.

ARTICLE XXII.

Removal of Improvements.

The United States may at any time before the termination of a lease, or within a reasonable time thereafter, take away all or any removable improvements placed by or on behalf of the United States in the Leased Area or territorial waters.

ARTICLE XXIII.

Rights not to be Assigned.

The United States will not assign or underlet or part with the possession of the whole or any part of any Leased Area, or of any right, power or authority granted by the Leases or this Agreement.

ARTICLE XXIV.

Possession.

(1) On the signing of this Agreement, leases of the Leased Areas, substantially in the forms respectively set out in Annex II hereto, shall be forthwith executed, and all rights, power, authority and control under such leases and under this Agreement (including transfer of possession where it shall not previously have been transferred) shall thereupon become effective immediately,

ARTICLE XIX

Troupes en dehors des territoires cédés à bail

(1) Les troupes des États-Unis stationnées ou faisant du service en dehors des territoires cédés à bail en vertu d'une entente distincte avec le Gouvernement du Royaume-Uni ou le Gouvernement du territoire, jouiront des mêmes droits et du même statut tout comme les troupes des États-Unis en garnison dans les limites des territoires cédés à bail.

(2) Aux termes de l'entente précitée, il n'incombera aux États-Unis aucune obligation de maintenir des troupes en dehors des territoires cédés à bail.

ARTICLE XX

Mesures de santé en dehors des territoires cédés à bail

Les États-Unis auront le droit, en collaboration avec le Gouvernement du territoire et, si nécessaire, avec les autorités locales intéressées, d'exercer, sans autre considération que le paiement d'une juste réparation aux propriétaires privés, le cas échéant, les pouvoirs que ledit Gouvernement et ladite autorité locale ainsi que le Gouvernement du Royaume-Uni pourront posséder de pénétrer sur toute propriété dans le voisinage des territoires cédés à bail pour fin d'inspection et pour prendre toutes mesures d'assainissement nécessaires en vue de sauvegarder la santé publique.

ARTICLE XXI

Abandon

Les États-Unis pourront, en tout temps, abandonner tout territoire cédé à bail ou une partie quelconque dudit territoire, sans pour autant encourir d'obligations, mais ils devront donner au Gouvernement du Royaume-Uni un préavis de leur intention de ce faire aussi long que possible, et en tous cas, de pas moins d'un an. A l'expiration d'un tel préavis, le territoire abandonné fera retour au bailleur. Il ne sera pas censé y avoir eu abandon faute dudit préavis.

ARTICLE XXII

Enlèvement des améliorations

Les États-Unis pourront en tout temps avant l'échéance d'un bail, ou dans un délai raisonnable par après, enlever, totalement ou en partie, les améliorations effectuées par eux ou en leur nom dans le territoire cédé à bail ou dans les eaux territoriales.

ARTICLE XXIII

Incessibilité des droits

Les États-Unis ne pourront transférer, sous-louer ou céder la possession en tout ou en partie d'aucun territoire cédé à bail ou de tout droit, pouvoir ou autorité que confèrent les baux ou le présent accord.

ARTICLE XXIV

Possession

(1) Dès la signature du présent accord, les baux des territoires cédés à bail rédigés substantiellement selon les formules respectivement exposées à l'annexe II du présent accord, seront exécutés sans retard, et tous les droits, pouvoir, autorité et contrôle découlant desdits baux et du présent accord (y compris le transfert de possession s'il n'a déjà eu lieu) produiront immédiatement

and pending execution of such Leases they may be exercised *ad interim* and possession of the Leased Areas shall be immediately given so far as the location thereof is then ascertained. Where the precise location of a portion of any Leased Area is not ascertainable until more detailed descriptions are available, possession of such portion shall be given as rapidly as possible. This Article shall not require occupiers of buildings in a Leased Area to be removed from such buildings until reasonable notice to vacate has been given and expired, due regard being had to the necessity of obtaining alternative accommodation.

(2) The foregoing paragraph shall not apply in relation to the Bahamas, but a lease of the Leased Area therein, in terms similar to those of the leases set out in Annex II hereto, and subject to such special provisions as may be agreed to be required, will be granted to the United States of America as soon as the location of that area shall have been agreed, whereupon this Agreement shall apply thereto.

ARTICLE XXV.

Reservations.

(1) All minerals (including oil) and antiquities and all rights relating thereto and to treasure trove, under, upon or connected with the land and water comprised in the Leased Areas or otherwise used or occupied by the United States by virtue of this Agreement, are reserved to the Government and inhabitants of the Territory; but no rights so reserved shall be transferred to third parties, or exercised within the Leased Areas without the consent of the United States.

(2) The United States will permit the exercise of fishing privileges within the Leased Areas in so far as may be found compatible with military requirements, and in the exercise of its rights will use its best endeavours to avoid damage to fisheries in the Territory.

ARTICLE XXVI.

Special Provisions for Individual Territories.

The provisions contained in Annex III hereto shall have effect in relation to the Territories to which they respectively appertain.

ARTICLE XXVII.

Supplementary Leases.

The United States may, by common agreement, acquire by supplementary lease for the unexpired period of the Lease granted in a Territory, such additional areas, sites and locations as may be found necessary for the use and protection of the Bases upon such terms and conditions as may be agreed, which shall, unless there are special reasons to the contrary, be on the basis of those contained in this Agreement.

ARTICLE XXVIII.

Modification of this Agreement.

The Government of the United States and the Government of the United Kingdom agree to give sympathetic consideration to any representations which either may make after this Agreement has been in force a reasonable time,

leurs effets, et, en attendant l'exécution desdits baux, ils pourront être exercés provisoirement et la mise en possession des territoires cédés à bail se fera immédiatement pour autant que leur situation sera connue. Lorsque, à défaut de données suffisantes, on ne pourra s'assurer de suite du site exact d'une partie de tout territoire cédé à bail, la mise en possession de ladite partie s'effectuera dans le plus bref délai possible. Le présent article n'exigera pas que les occupants d'immeubles dans un territoire cédé à bail soient chassés de leur logis avant l'échéance d'un préavis raisonnable de déménager. En l'occurrence, il sera tenu compte de la nécessité de trouver un autre logement.

(2) Le paragraphe précédent ne s'appliquera pas à l'archipel des Bahama, mais un bail du territoire cédé dans ces îles, établi en termes identiques à ceux des baux figurant à l'annexe II du présent accord, et sous réserve des dispositions spéciales dont on sera convenu de la nécessité, sera accordé aux États-Unis d'Amérique aussitôt que le site du territoire aura été choisi, sur quoi le présent accord s'appliquera audit territoire.

ARTICLE XXV

Réserves

(1) Tous les minéraux (y compris l'huile) et les antiquités et tous les droits relatifs à ces antiquités et aux trésors se trouvant sous ou sur la surface de la terre ou des eaux comprises dans les limites des territoires cédés à bail ou autrement utilisés ou occupés par les États-Unis en vertu du présent accord, sont réservés au Gouvernement et aux habitants du territoire; mais aucun droit ainsi réservé sera transféré à une tierce partie, ou exercé dans les limites des territoires cédés à bail, sans le consentement des États-Unis.

(2) Les États-Unis permettront la jouissance de privilèges de pêche dans les limites des territoires cédés à bail en tant qu'ils seront compatibles avec les exigences militaires, et, dans l'exercice de leurs droits, les États-Unis feront tout en leur possible pour empêcher qu'il soit causé des dommages aux pêcheries relevant du territoire.

ARTICLE XXVI

Dispositions spéciales pour territoires particuliers

Les dispositions qui font l'objet de l'annexe III au présent accord produiront leurs effets relativement aux territoires auxquels elles se rapportent respectivement.

ARTICLE XXVII

Baux supplémentaires

Les États-Unis pourront, d'un commun accord, acquérir par bail supplémentaire pour la période non expirée du bail sur un territoire, tels concessions, sites ou emplacements additionnels qui seront jugés indispensables pour l'usage et la protection des bases, aux termes et aux conditions qui seront convenus et qui seront, sauf raisons spéciales au contraire, conformes à ceux que renferme le présent accord.

ARTICLE XXVIII

Modification du présent accord

Le Gouvernement des États-Unis et le Gouvernement du Royaume-Uni conviendront d'examiner avec bienveillance toutes représentations que l'un ou l'autre Gouvernement pourra faire après que le présent accord aura été en

proposing a review of any of the provisions of this Agreement to determine whether modifications in the light of experience are necessary or desirable. Any such modifications shall be by mutual consent.

ARTICLE XXIX.

The United States and the Government of the Territory respectively will do all in their power to assist each other in giving full effect to the provisions of this Agreement according to its tenor and will take all appropriate steps to that end.

During the continuance of any Lease, no laws of the Territory which would derogate from or prejudice any of the rights conferred on the United States by the Lease or by this Agreement shall be applicable within the Leased Area, save with the concurrence of the United States.

ARTICLE XXX.

Interpretation.

In this Agreement, unless the context otherwise requires, the following expressions have the meanings hereby respectively assigned to them:—

“Lease” means a lease entered into in pursuance of the communications set out in Annex I hereto, and in relation to any Territory means a lease entered into in respect of an area therein.

“Leased Area” means an area in respect of which a lease is or will be entered into.

“Base” means a base established in pursuance of the said communications.

“Territory” means a part of His Majesty’s dominions in which a lease is entered into in pursuance of the communications set out in Annex I hereto; and “the Territory” means the Territory concerned.

“The United States Authorities” means the authority or authorities from time to time authorised or designated, by the Government of the United States of America, for the purpose of exercising the powers in relation to which the expression is used.

“United States forces” means the naval and military forces of the United States of America.

“British subject” includes British protected person.

Signed in London in duplicate this twenty-seventh day of March, 1941.

On behalf of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:—

WINSTON S. CHURCHILL
CRANBORNE
MOYNE

On behalf of the Government of the United States of America:

JOHN G. WINANT
CHARLES FAHY
HARRY J. MALONY
HAROLD BIESEMEIER

vigueur durant un temps raisonnable, proposant de revoir toute disposition du présent accord afin de s'assurer si, à la lumière de l'expérience acquise, des modifications paraissent nécessaires ou utiles. Toute modification sera effectuée d'un commun accord.

ARTICLE XXIX

Les États-Unis et le Gouvernement du territoire, respectivement, feront tout en leur pouvoir pour s'entr'aider à appliquer intégralement les dispositions du présent accord conformément à sa teneur et prendront toutes mesures utiles à cette fin.

Pendant la durée d'un bail quelconque, aucune loi du territoire qui dérogerait ou qui porterait atteinte aux droits conférés aux États-Unis en vertu du bail ou du présent accord ne sera applicable dans les limites du territoire cédé à bail, sauf avec l'approbation des États-Unis.

ARTICLE XXX

Interprétation

Dans le présent accord, sauf disposition expressément contraire, les expressions suivantes ont la signification qui leur est respectivement attribuée ci-après:

"Bail" signifie un bail conclu en conformité des communications qui font l'objet de l'annexe I au présent accord, et, relativement à un territoire quelconque, signifie un bail contracté à l'égard d'une concession dans ledit territoire.

"Territoire cédé à bail" signifie un territoire à l'égard duquel un bail est contracté ou le sera.

"Base" signifie une base établie en conformité desdites communications.

"Territoire" signifie une partie des territoires de Sa Majesté au sujet duquel un bail est contracté conformément aux communications qui font l'objet de l'annexe I au présent accord, et "le territoire" signifie le territoire concerné.

"Les autorités des États-Unis" signifie l'autorité ou les autorités autorisées ou désignées de temps à autre par le Gouvernement des États-Unis dans le but d'exercer les pouvoirs relativement auxquels l'expression est employée.

"Forces des États-Unis" signifie les forces navales et militaires des États-Unis.

"Sujet britannique" comprend une personne jouissant de la protection britannique.

Signé à Londres, en double exemplaire, ce vingt-septième jour de mars 1941.

Au nom du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

WINSTON S. CHURCHILL
GRANBORNE
MOYNE

Au nom du Gouvernement des États-Unis d'Amérique:

JOHN G. WINANT
CHARLES FAHY
HARRY J. MALONY
HAROLD BIESEMEIER

EXCERPT FROM ANNEX II.

FORMS OF LEASES

1. NEWFOUNDLAND

THIS INDENTURE of Lease made the _____ day of _____ nineteen hundred and forty-one, between His Excellency Sir Humphrey Walwyn, K.C.S.I., K.C.M.G., C.B., D.S.O., Governor and Commander-in-Chief in and over the Island of Newfoundland and its Dependencies, in Commission, hereinafter referred to as the Newfoundland Government, of the first part, and the United States of America, of the other part:

WHEREAS by Notes exchanged on the second day of September, nineteen hundred and forty (copies of which are appended to the Agreement hereinafter referred to) between His Majesty's Ambassador at Washington and the Secretary of State of the United States of America, His Majesty's Government in the United Kingdom undertook to secure the grant to the United States of America of the lease of certain Naval and Air bases and facilities in certain localities, including Newfoundland, for a period of ninety-nine years, free from all rent and charges other than compensation to be mutually agreed on to be paid by the United States in order to compensate the owners of private property for loss by expropriation or damage arising out of the establishment of the said bases and facilities;

AND WHEREAS in furtherance of the said Notes an Agreement between the Government of the United Kingdom and the United States of America was signed on the twenty-seventh day of March, nineteen hundred and forty-one;

AND WHEREAS in compliance with the undertaking of the Government of the United Kingdom hereinbefore referred to the Newfoundland Government has agreed to demise and lease the several pieces or parcels of land hereinafter described;

NOW THIS INDENTURE WITNESSETH that in consideration of the premises the Newfoundland Government hath demised and leased and by these presents doth demise and lease unto the United States of America all those six several pieces or parcels of land (hereinafter referred to as the Leased Areas) described in the Schedule to these presents and delineated on the plans* hereto annexed:

TO HAVE AND TO HOLD the same for the full end and term of ninety-nine years to begin and to be computed from the date of these presents free from the payment of all rent and charges other than compensation as aforesaid.

AND the United States of America agrees that it will not during the term hereby granted use the Leased Areas nor permit the use thereof except for the purposes specified and on the terms and conditions contained in the aforesaid Notes and Agreement, which are incorporated in and form part of these presents except such parts thereof as refer specifically to territory other than Newfoundland.

SCHEDULE

(1) Beginning at the intersection of the shoreline northwest of Placentia with latitude 47° 16' N., thence due east approximately 7,300 feet to longitude 53° 58' 18" W.; thence in a northeasterly direction approximately 8,200 feet

*Plans to these forms of Leases not reproduced.

EXTRAIT DE L'ANNEXE II

FORMULES DE BAIL

1. TERRE-NEUVE

LE PRÉSENT CONTRAT de bail fait ce
jour de mil neuf cent quarante et un entre Son
Excellence sir Humphrey Walwyn, K.C.S.I., K.C.M.G., C.B., D.S.O., Gouver-
neur et Commandant en Chef de l'Île de Terre-Neuve et de ses dépendances, en
Commission, ci-après appelé le Gouvernement de Terre-Neuve, d'une part, et
les États-Unis d'Amérique, d'autre part;

CONSIDÉRANT que par un échange de notes du deux septembre mil neuf cent
quarante (dont copies sont annexées à l'accord ci-après mentionné) entre
l'Ambassadeur de Sa Majesté à Washington et le Secrétaire d'État des États-
Unis d'Amérique, le Gouvernement de Sa Majesté au Royaume-Uni entre-
prit d'obtenir qu'on accorde aux États-Unis d'Amérique la location à bail de
certaines bases navales et aériennes et ouvrages dans certaines régions, y com-
pris Terre-Neuve, pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, exemptes de
loyer et de frais autres que le dédommagement qui sera, par voie d'accord, mis
à la charge des États-Unis pour indemniser les propriétaires d'immeubles des
pertes subies par l'expropriation ou par les dégâts résultant de l'établissement
desdites bases et ouvrages;

ET CONSIDÉRANT que pour donner suite audit échange de notes un accord fut
conclu entre le Gouvernement du Royaume-Uni et les États-Unis d'Amérique le
vingt-septième jour de mars mil neuf cent quarante et un;

ET CONSIDÉRANT qu'en conformité de l'engagement précité du Gouvernement
du Royaume-Uni, le Gouvernement de Terre-Neuve a convenu de transmettre et
de céder à bail les différents morceaux ou parcelles de terrain ci-après désignés;

LE PRÉSENT CONTRAT FAIT FOI qu'en considération de ces faits le Gou-
vernement de Terre-Neuve a transmis et cédé à bail et par les présentes trans-
met et cède à bail aux États-Unis d'Amérique tous ces différents morceaux ou
parcelles de terrain (ci-après appelés territoires cédés à bail) qui sont désignés
dans l'annexe aux présentes et tracés sur les plans¹ ci-annexés:

POUR LES ÉTATS-UNIS POSSÉDER ET DÉTENIR lesdits morceaux ou parcelles de
terrain durant l'entière période de quatre-vingt-dix-neuf ans à commencer et à
compter de la date des présentes francs du paiement de tout loyer et de toutes
charges autres que le dédommagement susdit.

Et les États-Unis d'Amérique conviennent qu'ils n'utiliseront pas, au cours
de la période qui leur est accordée, les territoires cédés à bail ni ne permettront
pas qu'ils soient utilisés si ce n'est pour les fins spécifiées et selon les termes et
conditions mentionnés dans les notes et accord précités, qui sont incorporés dans
les présentes et en forment partie, sauf les passages desdites notes et dudit accord
qui visent expressément un territoire autre que Terre-Neuve.

ANNEXE

(1) Commencant à l'intersection de la ligne littorale au nord-ouest de
Placentia avec la latitude 47° 16' N., de là en direction de l'est environ 7,300
pieds jusqu'à la longitude 53° 58' 18" O.; de là en direction du nord-est environ

¹ Les plans annexés aux formules de bail ne sont pas reproduits.

to latitude $47^{\circ} 17' 12''$ N., longitude $53^{\circ} 57' 25''$ W.; thence in a northwesterly direction approximately 4,200 feet to the intersection of the shoreline with longitude $53^{\circ} 57' 58''$ W.; thence along the shoreline to the point of beginning, including therein the Peninsula of Argentia lying between Little Placentia Harbour and Placentia Bay, the entire site containing approximately 2,610 acres; there is reserved from the foregoing all those areas, contained within a right-of-way of the Newfoundland Railway, its wharf, property and station at Argentia, as may be mutually determined to be essential to the operation of the said Railway.

(2) Beginning at the intersection of The Boulevard, along the northwest shore of Quidi Vidi Lake, with the road approximately perpendicular thereto at the Rose residence known as Grove Farm Road; thence approximately 600 yards northwest along the road and its extension; thence generally north on an irregular line along, but not including, the southeast edge of the golf course; thence generally north to the junction of the White Hills Roads; thence south-east along the northernmost of these roads to The Boulevard; thence generally southwest to point of beginning.

(3) An area about 300 feet wide on the eastern boundary of the municipal park between The Boulevard and the shoreline of Quidi Vidi Lake, the two last above described areas containing approximately 160 acres.

(4) An area of approximately 700 feet by 1,400 feet on the crest of the White Hill about $\frac{1}{2}$ mile east of the White Hills Roads with a connecting strip about 60 feet wide across the property of Arthur Cooke.

(5) Beginning at a point on the shoreline of St. George's Bay eastward of the town of Stephenville and about 1,350 feet southeast of the small natural outlet of Blanche Brook, which outlet is about 16,000 feet northwest of Indian Head Light at the entrance of St. George's Harbour; thence north $50^{\circ} 30'$ east a distance of about 1,285 feet to a point on the west shoreline of Stephenville Pond at its northwest outlet; thence following the general westerly shoreline of Stephenville Pond northeasterly to a point on said shoreline which bears north $25^{\circ} 15'$ east and is approximately 3,700 feet from the last described point; thence north $7^{\circ} 45'$ east a distance of 1,970 feet to a point; thence north 47° west a distance of 4,220 feet to a point; thence south 43° west a distance of about 6,850 feet to the shoreline of St. George's Bay (this course touches the shoreline of Blanche Brook at a point about 900 feet northeast from St. George's Bay); thence southeasterly following the general shoreline of St. George's Bay for a distance of about 5,000 feet to the point of beginning.

(6) From a point at the intersection of the centre lines of Signal Hill Road and Middle Battery Road; thence south $44^{\circ} 17' 41.3''$ east along Middle Battery Road for a distance of 268.11 feet; thence south $54^{\circ} 9' 41.3''$ east along Middle Battery Road for a distance of 95.36 feet to the point which is the point of commencement; thence from the point of commencement south $18^{\circ} 39' 3''$ and west for a distance of 201.44 feet; thence south $12^{\circ} 4' 2''$ and west for a distance of 12 feet; thence along the north shoreline of St. John's Harbour southward and eastward for a distance of 1,025 feet; thence north $26^{\circ} 26' 47.57''$ east for a distance of 50 feet to the centre line of Middle Battery Road; thence along Middle Battery Road north $57^{\circ} 5' 32.43''$ west for a distance of 246.17 feet; thence north $85^{\circ} 57' 28.49''$ west for a distance of 182.86 feet; thence north $73^{\circ} 16' 50.1''$ west for a distance of 165.95 feet; thence north $55^{\circ} 29' 29.31''$ west for a distance of 243.87 feet; thence north $54^{\circ} 9' 41.3''$ west for a distance of 199.67 feet, to the point of commencement.

8,200 pieds jusqu'à la latitude $47^{\circ} 17' 12''$ N., longitude $53^{\circ} 57' 25''$ O.; de là en direction nord-ouest environ 4,200 pieds jusqu'à l'intersection de la ligne littorale avec la longitude $53^{\circ} 57' 58''$ O.; de là le long de la ligne littorale jusqu'au point de départ, comprenant dans cette superficie la péninsule d'Argentia s'étendant entre le havre Little Placentia et la baie Placentia et renfermant dans ses limites 2,610 acres environ. De cette superficie, sont réservés tous les terrains compris dans l'emprise de la voie ferrée dite Newfoundland Railway, son quai, son emplacement et sa station à Argentia, que l'on estimera, d'un commun accord, essentiels à l'exploitation de ladite voie ferrée.

(2) Commencant au croisement du The Boulevard qui longe la rive nord-ouest du lac Quidi Vidi, avec le chemin presque perpendiculaire audit lac à la résidence Rose appelé chemin Grove Farm; de là environ 600 verges vers le nord-ouest le long dudit chemin et de son prolongement; puis généralement nord sur une ligne irrégulière longeant, mais ne comprenant pas, la bordure sud-est du terrain de golf; de là généralement nord jusqu'au croisement des chemins White Hills; puis sud-est le long de celui de ces chemins qui se trouve le plus au nord jusqu'au The Boulevard; de là généralement sud-ouest jusqu'au point de départ.

(3) Un terrain d'environ 300 pieds de largeur sur la limite est du parc municipal entre The Boulevard et la ligne littorale du lac Quidi Vidi. Les deux derniers terrains ci-dessus délimités ont une superficie d'environ 160 acres.

(4) Une étendue d'à peu près 700 pieds par 1,400 pieds sur la crête des White Hills à environ $\frac{1}{2}$ mille à l'est du chemin White Hills avec une langue de terrain d'environ 60 pieds de largeur à travers la propriété de Arthur Cooke.

(5) A partir d'un point sur la ligne littorale de la baie St-Georges à l'est du village de Stephenville et à environ 1,350 pieds au sud-est de la petite décharge naturelle de Blanche Brook, laquelle est située à peu près 16,000 pieds au nord-ouest du phare Indian Head à l'entrée du havre St-Georges; de là vers le nord $50^{\circ} 30'$ est, une distance approximative de 1,285 pieds jusqu'à un point sur la ligne littorale ouest de Stephenville Pond à son débouché nord-ouest, de là suivant, de façon générale, la ligne littorale ouest de Stephenville Pond vers le nord-est jusqu'à un point sur ladite ligne littorale qui relève nord $25^{\circ} 15'$ est et s'étend environ 3,700 pieds du dernier point décrit; de là nord $7^{\circ} 45'$ est, soit une distance de 1,970 pieds jusqu'à un point; de là nord 47° ouest une distance de 4,220 pieds jusqu'à un point; de là sud 43° ouest une distance d'environ 6,850 pieds jusqu'à la ligne littorale de la baie St-Georges (ce parcours touche à la ligne littorale du Blanche Brook à un point environ 90 pieds nord-est de la baie St-Georges); de là au sud-est en suivant de façon générale la ligne littorale de la baie St-Georges sur une distance d'environ 5,000 pieds jusqu'au point de départ.

(6) A partir d'un point à l'intersection des lignes centrales du chemin Signal Hill et du chemin Middle Battery; de là sud $44^{\circ} 7' 41.3''$ est longeant le chemin Middle Battery sur une distance de 268.11 pieds; de là au sud $54^{\circ} 9' 41.3''$ le long du chemin Middle Battery sur une distance de 95.36 pieds jusqu'au point de départ; puis du point de départ sud $18^{\circ} 39' 3''$ et vers l'ouest sur une distance de 201.44 pieds; de là au sud $12^{\circ} 4' 2''$ et ouest sur une distance de 12 pieds; de là en suivant la ligne littorale nord du port de Saint-Jean vers le sud et vers l'est sur une distance de 1,025 pieds; de là nord $26^{\circ} 26' 47.57''$ est sur une distance de 50 pieds à la ligne centrale du chemin Middle Battery; de là le long du chemin Middle Battery nord $57^{\circ} 5' 42.43''$ ouest sur une distance de 246.7 pieds; de là $85^{\circ} 57' 28.49''$ ouest sur une distance de 182.86 pieds; de là nord $73^{\circ} 16' 50.1''$ ouest sur une distance de 165.95 pieds; de là nord $55^{\circ} 29' 29.31''$ ouest sur une distance de 243.87 pieds; de là nord $54^{\circ} 9' 41.3''$ ouest sur une distance de 199.67 pieds jusqu'au point de départ.

The exact metes and bounds of the property generally described in the Schedule hereto shall with all convenient speed be established by Survey conducted by the United States of America, and shall then be described and delineated in a document or documents and a plan or plans in duplicate, which, when agreed and signed on behalf of the parties hereto, shall supersede the description contained in the Schedule hereto and the plans annexed hereto. One copy of each such document and plan shall be retained by the United States of America and the other shall be deposited with the Government of Newfoundland.

IN WITNESS WHEREOF

The Great Seal of the Island of Newfoundland has been affixed to these presents at St. John's in the Island aforesaid.

By His Excellency's Command.

Commissioner for Home Affairs.

And the United States of America has caused these presents to be executed on its behalf by
the day and the year first above written.

**EXCHANGE OF NOTES REGARDING NEWFOUNDLAND BETWEEN THE PRIME
MINISTER OF THE UNITED KINGDOM AND THE UNITED STATES AMBAS-
SADOR IN LONDON**

Mr. Winston Churchill to Mr. Winant.

Foreign Office, March 27, 1941.

Your Excellency,

I have the honour to inform your Excellency that, in signing this day the Agreement concerning the lease of Bases, it is the intention of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland that, upon the resumption by Newfoundland of the constitutional status held by it prior to the 16th February, 1934, the words "the Government of the United Kingdom," wherever they occur in relation to a provision applicable to Newfoundland in the said Agreement, shall be taken to mean, so far as Newfoundland is concerned, the Government of Newfoundland, and the Agreement shall then be construed accordingly.

2. If the Government of the United States agree to this interpretation, I would suggest that the present Note and your Excellency's reply to that effect be regarded as placing on record the understanding of the two Contracting Governments in this matter.

I have, etc.

WINSTON S. CHURCHILL

Mr. Winant to Mr. Winston Churchill.

*Embassy of the United States of America,
London, March 27, 1941.*

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of your Excellency's Note of to-day's date, the terms of which are as follows:—

"Your Excellency,

"I have the honour to inform your Excellency that, in signing this day the Agreement concerning the lease of Bases, it is the intention of the

Les bornes exactes de la propriété décrite de façon générale dans la présente annexe seront établies avec toute la diligence qui convient par voie de levé effectué par les États-Unis d'Amérique, et seront ensuite décrites et désignées et présentées en un ou plusieurs documents et en un ou plusieurs plans en double exemplaire, lesquels une fois acceptés et signés au nom des parties au présent accord, remplaceront la description qui fait l'objet de l'annexe et des plans y annexés. Un exemplaire de chacun desdits documents et plans sera conservé par les États-Unis d'Amérique et l'autre sera consigné aux archives du Gouvernement de Terre-Neuve.

EN FOI DE QUOI

Le grand sceau de l'île de Terre-Neuve a été apposé aux présentes à Saint-Jean dans l'île susdite.

D'ordre de Son Excellence.

Commissaire aux Affaires intérieures.

Et les États-Unis d'Amérique ont chargé.....
d'exécuter les présentes en leur nom
le jour et l'année ci-dessus inscrits en premier lieu.

ÉCHANGE DE NOTES CONCERNANT TERRE-NEUVE ENTRE LE PREMIER MINISTRE DU ROYAUME-UNI ET L'AMBASSADEUR DES ÉTATS-UNIS À LONDRES

(Traduction)

M. Winston Churchill à M. Winant

FOREIGN OFFICE, le 27 mars 1941.

Excellence,

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que, en signant aujourd'hui l'accord concernant la location de bases, c'est l'intention du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, que lorsque Terre-Neuve aura repris le statut constitutionnel dont elle jouissait antérieurement au 16 février 1934, l'expression "Le Gouvernement du Royaume-Uni" partout à Terre-Neuve, sera censée vouloir dire, en ce qui concerne Terre-Neuve, le Gouvernement de Terre-Neuve et l'accord sera alors interprété en conséquence.

2. Si le Gouvernement des États-Unis accepte cette interprétation, je proposerai que la présente note et la réponse de Votre Excellence, conçue en termes analogues, soient considérées comme consacrant l'accord des deux Gouvernements contractants en cette matière.

Veuillez agréer, etc.,

WINSTON S. CHURCHILL.

M. Winant à M. Winston Churchill

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE,

Londres, le 27 mars 1941.

Excellence,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date de ce jour conçue dans les termes suivants:

"Excellence,

"J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que, en signant aujourd'hui l'accord concernant la location de bases, c'est l'intention du Gou-

Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland that, upon the resumption by Newfoundland of the constitutional status held by it prior to the 16th February, 1934, the words 'the Government of the United Kingdom' wherever they occur in relation to a provision applicable to Newfoundland in the said Agreement, shall be taken to mean, so far as Newfoundland is concerned, the Government of Newfoundland, and the Agreement shall then be construed accordingly.

"2. If the Government of the United States agree to this interpretation, I would suggest that the present Note and your Excellency's reply to that effect be regarded as placing on record the understanding of the two Contracting Governments in this matter."

2. In reply, I have the honour to inform your Excellency that the Government of the United States accepts the interpretation of the Agreement concerning the lease of Bases signed this day as set forth in your Excellency's Note and, in accordance with the suggestion contained therein, your Excellency's Note and this reply will be regarded as placing on record the understanding between the two Contracting Governments in this matter.

I have, etc.

JOHN G. WINANT.

PROTOCOL CONCERNING THE DEFENCE OF NEWFOUNDLAND BETWEEN CANADA, THE UNITED KINGDOM AND THE UNITED STATES OF AMERICA.

PROTOCOL.

The undersigned plenipotentiaries of the Governments of Canada, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America having been authorized by their respective Governments to clarify certain matters concerning the defence of Newfoundland arising out of the Agreement signed this day concerning the Bases leased to the United States, have drawn up and signed the following Protocol:—

1. It is recognised that the defence of Newfoundland is an integral feature of the Canadian scheme of defence, and as such is a matter of special concern to the Canadian Government, which has already assumed certain responsibilities for this defence.

2. It is agreed therefore that, in all powers which may be exercised and in such actions as may be taken under the Agreement for the use and operation of United States bases dated the 27th March, 1941, in respect of Newfoundland, Canadian interests in regard to defence will be fully respected.

3. Nothing in the Agreement shall affect arrangements relative to the defence of Newfoundland already made by the Governments of the United States and Canada in pursuance of recommendations submitted to those Governments by the Permanent Joint Board on Defence—United States and Canada.

4. It is further agreed that in all consultations concerning Newfoundland arising out of Articles I (4), II and XI (5) of the Agreement, or of any other Articles involving considerations of defence, the Canadian Government as well as the Government of Newfoundland will have the right to participate.

vernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, que lorsque Terre-Neuve aura repris le statut constitutionnel dont elle jouissait antérieurement au 16 février 1934, l'expression "le Gouvernement du Royaume-Uni" partout où elle est employée dans ledit accord relativement à une disposition applicable à Terre-Neuve, sera censée vouloir dire, en ce qui concerne Terre-Neuve, le Gouvernement de Terre-Neuve, et l'accord sera alors interprété dans ce sens.

"2. Si le Gouvernement des États-Unis accepte cette interprétation, je proposerai que la présente note et la réponse de Votre Excellence, conçue en termes analogues, soient considérées comme, consacrant l'accord des deux Gouvernements contractants en cette matière."

2. En réponse, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que le Gouvernement des États-Unis accepte l'interprétation de l'accord signé aujourd'hui, concernant la location de bases, interprétation qui fait l'objet de la note de Votre Excellence, et, en conformité de la proposition qu'elle renferme, la note de Votre Excellence et la présente réponse seront considérées comme consacrant l'accord des deux Gouvernements contractants en cette matière.

Veuillez agréer, etc.,

JOHN G. WINANT.

PROTOCOLE ENTRE LE CANADA, LE ROYAUME-UNI ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE CONCERNANT LA DÉFENSE DE TERRE-NEUVE

Protocole

(Traduction)

Les soussignés, plénipotentiaires des Gouvernements du Canada, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et des États-Unis d'Amérique, ayant été autorisés par leurs Gouvernements respectifs à éclaircir certaines questions relatives à la défense de Terre-Neuve que pose l'accord signé aujourd'hui concernant les bases cédées à bail aux États-Unis, ont rédigé et signé le protocole suivant:—

1. Il est reconnu que la défense de Terre-Neuve constitue une partie intégrante du plan de défense du Canada et, comme telle, devient une question qui intéresse particulièrement le Gouvernement canadien qui, d'ores et déjà, a assumé certaines responsabilités à l'égard de ladite défense.

2. Il est donc convenu que, pour ce qui en est des pouvoirs à exercer et des mesures à prendre, aux termes de l'accord du 27 mars 1941 visant l'utilisation et l'exploitation de bases des États-Unis, en ce qui concerne Terre-Neuve, les intérêts canadiens ayant trait à la défense seront pleinement sauvegardés.

3. Rien dans l'accord ne portera atteinte aux dispositions relatives à la défense de Terre-Neuve déjà prises par les Gouvernements des États-Unis et du Canada pour donner suite aux propositions dont ils furent saisis par la Commission permanente canado-américaine de défense.

4. Il est convenu, en outre, qu'à toutes les consultations relatives à Terre-Neuve auxquelles pourraient donner lieu les articles I (4), II et XI (5) de l'accord ou tous autres articles comportant des considérations de défense, le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de Terre-Neuve auront le droit de prendre part.

Done in triplicate, in London, the 27th day of March, 1941.

On behalf of the Government of Canada:

VINCENT MASSEY

L. W. MURRAY

L. B. PEARSON

On behalf of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

WINSTON S. CHURCHILL

GRANBORNE

MOYNE

On behalf of the Government of the United States of America:

JOHN G. WINANT

CHARLES FAHY

HARRY J. MALONY

HAROLD BIESEMEIER

AGREEMENT (AUGUST 13 AND OCTOBER 23, 1947) BETWEEN HIS MAJESTY'S
GOVERNMENT IN THE UNITED KINGDOM AND THE UNITED STATES
GOVERNMENT RELATING TO THE UNITED STATES LEASED BASE AT
ARGENTIA, NEWFOUNDLAND.

In force October 23, 1947

Applicable to Canada April 1, 1949

I

*The Secretary of State for Foreign Affairs to the
United States Ambassador*

FOREIGN OFFICE, S.W.1,

13th August, 1947.

YOUR EXCELLENCY,

I HAVE the honour to inform you that discussions have taken place between the competent authorities of the United States and Newfoundland with the view of delimiting the area within Newfoundland territorial waters adjacent to the United States Naval Base at Argentia over which the United States may exercise rights in accordance with the paragraph (1) of Article 1 of the Agreement signed in London on the 27th March, 1941*, relating to the bases leased to the United States of America.

2. As the result of these discussions a draft agreement has been drawn up and, subject to certain modifications of form and wording, has received the approval of His Majesty's Governments in the United Kingdom, Canada and Newfoundland. The revised terms of the agreement are given in the Annex to the present note.

*Canada Treaty Series 1941, No. 2.

Fait, à Londres, en triple exemplaire le 27 mars 1941.

Au nom du Gouvernement du Canada:

VINCENT MASSEY
L. W. MURRAY
L. B. PEARSON

Au nom du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

WINSTON S. CHURCHILL
CRANBORNE
MOYNE

Au nom du Gouvernement des États-Unis d'Amérique:

JOHN G. WINANT
CHARLES FAHY
HARRY J. MALONY
HAROLD BIESEMEIER

ACCORD (13 AOÛT ET 23 OCTOBRE 1947) ENTRE LE GOUVERNEMENT DE SA
MAJESTÉ AU ROYAUME-UNI ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS
CONCERNANT LA BASE LOUÉE AUX ÉTATS-UNIS À ARGENTIA (TERRE-
NEUVE)

En vigueur le 23 octobre 1947

Applicable au Canada le 1^{er} avril, 1949

I

*Le Secrétaire d'État aux Affaires Étrangères
à l'Ambassadeur des États-Unis*

FOREIGN OFFICE, S.W. 1,

le 13 août 1947.

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que des entretiens ont eu lieu entre les autorités compétentes des États-Unis et de Terre-Neuve en vue de délimiter, dans les eaux territoriales de Terre-Neuve adjacentes à la base navale des États-Unis à Argentia, l'étendue sur laquelle les États-Unis peuvent exercer certains droits conformément au paragraphe (1) de l'article premier de l'Accord concernant les bases cédées à bail aux États-Unis d'Amérique, signé à Londres le 27 mars 1941.^(*)

À la suite de ces entretiens, il a été rédigé un projet d'accord qui, sous réserve de certaines modifications de forme et de rédaction, a reçu l'approbation des Gouvernements de Sa Majesté au Royaume-Uni, au Canada et à Terre-Neuve. Le texte révisé de l'Accord est joint en annexe à la présente note.

(*) Recueil des Traités du Canada 1941, n° 2.

3. I have now the honour to inform your Excellency that His Majesty's Government in the United Kingdom desire that the agreement should be confirmed by means of an exchange of notes. If therefore the Government of the United States likewise approve of the revised terms of agreement as annexed hereto, I would propose that the present note and your Excellency's reply to that effect should be regarded as placing on record the formal confirmation of the provisions of the agreement by the Governments of the United Kingdom and the United States of America.

I have, &c.

(Signed) ERNEST BEVIN.

ANNEX

Whereas, in paragraph 1 of Article 1 of the Agreement signed in London on the 27th March, 1941, relating to the Bases leased to the United States of America, it is provided, among other things, that the United States shall have all the rights, power and authority within the limits of territorial waters and air spaces adjacent to, or in the vicinity of the Leased Areas, which are necessary to provide access to and defence of the Leased Areas, or appropriate for the control thereof; and

Whereas, in paragraph 4 of Article 1 of the said Agreement it is provided that in the practical application outside the Leased Areas of the preceding paragraphs there shall be, as occasion requires, consultation between the Government of the United States and the Government of the United Kingdom; and

Whereas in paragraph 4 of the Protocol to the said Agreement it is agreed that in all consultations concerning Newfoundland arising out of Article 1 (4), II and XI (5) of the Agreement or of any other Articles involving considerations of defence, the Canadian Government as well as the Government of Newfoundland will have the right to participate; and

Whereas the waters in the vicinity of Argentina, including anchorages, channels and approaches, are demonstrated to be, in general, the maximum area of territorial water necessary to the United States Forces at Argentina to exercise the rights, power and authority conferred by Article 1 of the said Agreement;

Now therefore it is agreed between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the United States of America, after consultations in which the Government of Canada and Newfoundland have participated, that the limits of the territorial waters at Argentina within which the United States shall exercise the said rights, power and authority shall be the water areas included in the boundaries defined by a line joining the following points:

Beginning at Moll Point northwest of Placentia (at approximately mean tide level) a hundred and eighty and a half degrees three point nought nought miles ($180\frac{1}{2}^{\circ}$ 3.00 miles) from Latine point flashing light which is in position Latitude forty-seven (47) degrees eighteen (18) minutes fifty-five (55) seconds North, Longitude fifty-four (54) degrees nought (0) minutes thirty-five (35) seconds West approximately. Thence due West (true) for a distance of three (3) nautical miles.

Thence due North (true) for a distance of six point five four (6.54) nautical miles.

J'ai maintenant l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement de Sa Majesté au Royaume-Uni désire que l'accord soit confirmé par un échange de notes. En conséquence, si le Gouvernement des États-Unis approuve de même le texte révisé de l'Accord, annexé à la présente note, je propose que celle-ci et votre réponse soient considérées comme constituant la confirmation formelle des dispositions de l'Accord par le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

Veuillez agréer, etc.

(signature) ERNEST BEVIN

ANNEXE

Considérant que le paragraphe (1) de l'article premier de l'Accord concernant les bases cédées à bail aux États-Unis d'Amérique, signé à Londres le 27 mars 1941, dispose notamment que les États-Unis jouiront, dans la limite des eaux territoriales et des espaces aériens touchant ou avoisinant les territoires cédés à bail, de tous les droits, pouvoir et autorité qui sont indispensables pour assurer l'accès auxdits territoires, leur défense ou leur contrôle;

Considérant que le paragraphe 4 de l'article premier dudit Accord prévoit que l'application pratique des paragraphes précédents en dehors des territoires cédés à bail sera réglée, selon que les circonstances l'exigeront, par des consultations entre le Gouvernement des États-Unis et le Gouvernement du Royaume-Uni;

Considérant que le paragraphe 4 du Protocole audit Accord porte que le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de Terre-Neuve auront le droit de participer à toutes les consultations auxquelles pourraient donner lieu les articles premier (4), II et XI (5) de l'Accord ou tous autres articles mettant en jeu des considérations de défense;

Considérant qu'il est démontré que les eaux avoisinant Argentinia, y compris les ancrages, les chenaux et les approches, constituent de façon générale l'étendue maximum d'eaux territoriales nécessaires aux forces des États-Unis à Argentinia pour exercer les droits, pouvoir et autorité conférés par l'article premier dudit Accord;

Il est convenu entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, après des consultations auxquelles ont participé le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de Terre-Neuve, que les eaux territoriales à Argentinia dans les limites desquelles les États-Unis exerceront lesdits droits, pouvoir et autorité seront bornées par une ligne joignant les points suivants:

De la pointe Moll au nord-ouest de Plaisance (à peu près au niveau moyen de la marée), cent quatre-vingts degrés et demi, trois, décimales zéro zéro, milles ($180\frac{1}{2}^{\circ}$ 3.00 milles) du phare de la pointe Latine ainsi situé: latitude quarante-sept (47) degrés, dix-huit (18) minutes, cinquante-cinq (55) secondes nord, longitude cinquante-quatre (54) degrés et trente-cinq (35) secondes ouest, environ. De là, ouest franc (vrai) sur une distance de trois (3) milles marins.

De là, nord franc (vrai) sur une distance de six, décimales cinq quatre, (6.54) milles marins.

Thence due East (true) for a distance of four point nought nought (4.00) nautical miles.

Thence one hundred and one degrees (true) for a distance of two point seven three miles (101° 2.73 miles) to the shore line in Big Seal Cove (at approximately mean tide level).

II

*The United States Chargé d'Affaires
to the Secretary of States for Foreign Affairs*

EMBASSY OF THE UNITED STATES
OF AMERICA,

London, 23rd October, 1947

YOUR EXCELLENCY,

I HAVE the honour to acknowledge the receipt of your Excellency's note of 13th August, 1947, to which there were annexed the revised terms of the agreement delimiting the waters adjacent to the United States Naval Base in Newfoundland. Your Excellency stated that His Majesty's Government in the United Kingdom desired that the agreement should be confirmed by an exchange of notes.

The Government of the United States of America has approved of the revised terms of the agreement, as annexed hereto*, and I now have the honour to state that the present note and your Excellency's note of 13th August, 1947, are to be regarded as placing on record the formal confirmation of the provisions of the agreement by the Governments of the United States of America and of the United Kingdom.

Accept, &c.

(Signed) W. J. GALLMAN.

EXCHANGE OF NOTES (JUNE 4, 1949) BETWEEN CANADA AND THE UNITED STATES OF AMERICA CONSTITUTING AN UNDERSTANDING RELATING TO CIVIL AVIATION AT THE LEASED BASES IN NEWFOUNDLAND

In force June 4, 1949.

I

*The United States Ambassador
to the Secretary of State for External Affairs*

AMERICAN EMBASSY

OTTAWA, Canada, June 4, 1949.

No. 134

EXCELLENCY:

I have the honor to refer to the Agreement (hereinafter referred to as "Bases Agreement") made on March 27, 1941, between the Government of the United States of America and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, **and to related documents providing for the lease to the United States of certain areas in the Western Hemisphere upon the terms and conditions set out in the Bases Agreement.

*Identical with Annex to No. 1.

**For the text of this Agreement, see *Canada Treaty Series, 1941, No. 2.*

De là, est franc (vrai) sur une distance de quatre, décimales zéro zéro, (4.00) milles marins.

De là, cent un degrés (vrais) sur une distance de deux, décimales sept trois, milles (101° 2.73 milles) jusqu'à la côte dans l'anse Big-Seal (à peu près au niveau moyen de la marée).

II

*Le Chargé d'Affaires des États-Unis
au Secrétaire d'État aux Affaires Étrangères*

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE

LONDRES, le 23 octobre 1947

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 13 août 1947, à laquelle était joint le texte révisé de l'Accord délimitant les eaux adjacentes à la base navale des États-Unis à Terre-Neuve. Vous y indiquiez le désir du Gouvernement de Sa Majesté au Royaume-Uni que l'Accord soit confirmé par un échange de notes.

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique ayant approuvé le texte révisé, ci-joint,(**) de l'Accord, j'ai l'honneur de vous déclarer que la présente note, ainsi que la vôtre en date du 13 août 1947, seront considérées comme constituant la confirmation formelle des dispositions de l'Accord par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Royaume-Uni.

Veuillez agréer, etc.,

(signature) W. J. GALLMAN

ÉCHANGE DE NOTES (4 JUIN 1949) ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE CONSTITUANT UNE ENTENTE CONCERNANT L'AVIATION CIVILE AUX BASES LOUÉES À TERRE-NEUVE

En vigueur le 4 juin 1949.

(Traduction)

I

*L'Ambassadeur des États-Unis
au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures*

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS

OTTAWA (CANADA),
le 4 JUIN 1949.

N° 134

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord (appelé ci-après "Accord relatif aux bases") conclu le 27 mars 1941 entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,* ainsi qu'aux documents connexes cédant à bail aux États-Unis certains territoires de l'hémisphère occidental aux conditions énoncées dans l'Accord relatif aux bases.

(**) Identique à l'Annexe au n° 1.

* Voir le texte de cet Accord au *Recueil des traités du Canada 1941*, n° 2.

Article XI (5) of the Bases Agreement provides that "commercial aircraft will not be authorized to operate from any of the Bases (save in case of emergency or for strictly military purposes under the supervision of the War or Navy Departments) except by agreement between the United States and the Government of the United Kingdom; provided that in the case of Newfoundland, such agreement shall be between the United States and the Government of Newfoundland".

As a result of the Union which became effective on April 1, 1949, the Government of Canada has replaced the Government of Newfoundland in the making of laws for certain purposes including the regulation of civil aviation.

In the circumstances I have the honor to propose that an Agreement providing for the use by civil aircraft of the United States military air Bases at Stephenville and Argentia be entered into as follows:

ARTICLE I

The air Base at Stephenville shall be available for use in lieu of Gander Airfield for civil aircraft engaged in international civil aviation and otherwise authorized by the Government of Canada to use Gander Airfield for traffic or non-traffic stops

- (a) at such times as the responsible Canadian authorities at Gander shall determine that operational conditions do not permit the landing or take-off of such civil aircraft under regular operating practices at Gander Airfield or
- (b) at such time as the operating minima established by the country of registry of such aircraft do not permit the use of Gander Airfield in accordance with regular operating practices;

provided that the country of registry of such aircraft maintains satisfactory civil aviation relations with the United States and Canada.

ARTICLE II

The Air Base at Stephenville may be used by civil aircraft of Canadian nationality engaged in domestic air services within Canada.

ARTICLE III

The Air Base at Argentia may be used as an alternate by civil aircraft of Canadian nationality engaged in domestic scheduled air services within Canada at such times as the operating minima established by the Government of Canada for the civil use of the airport at Torbay do not permit the use of Torbay Airfield by such aircraft.

ARTICLE IV

In the light of the military nature of the air Bases at Stephenville and Argentia the two Contracting Parties agree that the exercise of the rights granted by this Agreement shall be subject to such non-discriminatory rules, regulations and practices (including the right to limit or suspend civil air operations, or to impose conditions or restrictions of a continuing or temporary nature) with respect to the control of civil aviation as may be established by the National Military Establishment of the United States of America, or any

L'article XI, paragraphe (5), de l'Accord relatif aux bases stipule qu'il ne sera permis aux aéronefs de commerce d'utiliser l'une quelconque des bases (sauf en cas d'urgence ou pour fins strictement militaires sous la surveillance des ministères de la Guerre ou de la Marine) que moyennant accord entre les États-Unis et le Gouvernement du Royaume-Uni. En ce qui concerne Terre-Neuve, toutefois, ledit accord interviendra entre les États-Unis et le Gouvernement de Terre-Neuve."

Par suite de l'union qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1949, le Gouvernement du Canada a remplacé le Gouvernement de Terre-Neuve pour l'adoption de certaines lois, y compris celles qui visent la réglementation de l'aviation civile.

Dans ces circonstances, j'ai l'honneur de proposer que l'Accord suivant soit conclu relativement à l'utilisation par des aéronefs civils des bases aériennes militaires des États-Unis à Stephenville et à Argentia:

ARTICLE PREMIER

Les aéronefs civils affectés à l'aviation civile internationale et autorisés à d'autres égards par le Gouvernement du Canada à se servir du terrain d'atterrissage de Gander pour faire des escales commerciales ou non commerciales pourront utiliser la base aérienne de Stephenville au lieu du terrain d'atterrissage de Gander

- a) lorsque les autorités canadiennes compétentes à Gander jugeront que l'état des opérations militaires ne permet pas l'atterrissage ou l'envol desdits aéronefs civils suivant les pratiques d'exploitation normales au terrain d'atterrissage de Gander ou
 - b) lorsque les minimums d'exploitation fixés par le pays d'immatriculation de ces aéronefs ne permettront pas d'utiliser le terrain d'atterrissage de Gander suivant les pratiques d'exploitation normales;
- pourvu que le pays d'immatriculation de ces aéronefs entretienne des rapports satisfaisants avec les États-Unis et le Canada en matière d'aviation civile.

ARTICLE II

Les aéronefs civils de nationalité canadienne affectés à des services aériens à l'intérieur du Canada pourront utiliser la base aérienne de Stephenville.

ARTICLE III

Les aéronefs civils de nationalité canadienne affectés à des services aériens réguliers à l'intérieur du Canada pourront également utiliser la base aérienne d'Argentia lorsque les minimums d'exploitation fixés par le Gouvernement du Canada pour l'utilisation à des fins civiles de l'aéroport de Torbay ne permettront pas à ces aéronefs de se servir de ce dernier terrain d'atterrissage.

ARTICLE IV

Étant donné le caractère militaire des bases aériennes de Stephenville et d'Argentia, les deux Parties contractantes conviennent que l'exercice des droits conférés par le présent Accord sera assujéti aux règles, règlements et usages non discriminatoires (y compris le droit de limiter ou de suspendre les opérations aériennes civiles, ou d'imposer des conditions ou des restrictions de nature continue ou provisoire) que pourront établir relativement au contrôle de l'aviation civile l'Organisation militaire nationale des États-Unis d'Amérique

duly authorized representative thereof, in the interest of defense and security, or because of safety, operational or logistic factors, or availability of space, facilities or services.

ARTICLE V

The Government of Canada for reasons of security or defense may close the Bases at Stephenville and Argentia to civil use provided that civil aircraft operating for strictly military purposes under the supervision of the United States National Military Establishment will not be affected.

ARTICLE VI

In light of the military nature of the air bases at Stephenville and Argentia, the civil air operations authorized by this Agreement shall be subject to and conditioned upon the establishment of necessary arrangements between the administrative authorities of the two Contracting Parties concerning security control, customs, immigration and similar services, and both Contracting Parties engage to use their best efforts to arrive at such arrangements at the earliest possible date; provided, however, that no obligation is assumed by the Government of the United States of America to provide housing, messing, transportation, or any other passenger or traffic service required in connection with the civil aviation operations authorized by this Agreement. Civil aviation operations at Stephenville and Argentia provided for in this Agreement shall not be initiated until the operators of civil aircraft authorized pursuant to this Agreement shall have made adequate provision of all terminal facilities, including servicing, maintenance, passenger and cargo, customs, immigration and health, which they require.

If these proposals are acceptable to the Government of Canada this note, and your reply thereto accepting the proposals, shall be regarded as placing on record the understanding arrived at between the two Governments concerning this matter.

Please accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

LAURENCE A. STEINHARDT.

II

*The Secretary of State for External Affairs
to the United States Ambassador*

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

OTTAWA, June 4, 1949.

No. 182

EXCELLENCY:

I have the honour to acknowledge your Note No. 134 of June 4, 1949, in which you propose that an agreement be entered into between the Governments of the United States and Canada relating to civil aviation at the Leased Bases in Newfoundland.

The agreement as proposed in your Note is acceptable to the Government of Canada. Your Note and this reply are regarded as placing on record the understanding arrived at between the two Governments.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

A. D. P. HEENEY
*for the Secretary of State for
External Affairs.*

ou ses représentants dûment autorisés, dans l'intérêt de la défense et de la sûreté, ou en raison de la sécurité, des opérations militaires, du mouvement, du ravitaillement ou de l'évacuation de troupes, ou par suite du manque d'espace, d'installations ou de services.

ARTICLE V

Le Gouvernement du Canada pourra, pour des raisons de sécurité ou de défense, interdire les bases de Stephenville et d'Argentia aux aéronefs civils, pourvu que cette mesure n'atteigne pas les aéronefs civils exploités expressément pour des fins militaires sous la surveillance de l'Organisation militaire nationale des États-Unis.

ARTICLE VI

Étant donné le caractère militaire des bases aériennes de Stephenville et d'Argentia, les opérations aériennes civiles prévues par le présent Accord seront soumises et subordonnées à la conclusion des arrangements nécessaires entre les autorités administratives des deux Parties contractantes en matière de sécurité, de douane, d'immigration et d'autres services analogues, et les deux Parties contractantes s'engagent à faire tous leurs efforts pour conclure ces arrangements le plus tôt possible. Toutefois, le Gouvernement des États-Unis ne s'oblige en rien à fournir les logements, les vivres, les moyens de transport ou tout autre service pour les passagers ou les marchandises, qui sont nécessaires relativement aux opérations aériennes civiles autorisées par le présent Accord. Les opérations aériennes civiles à Stephenville et à Argentia visées au présent Accord ne commenceront que lorsque les exploitants des aéronefs civils autorisés en vertu du présent Accord auront convenablement effectué tous les aménagements dont ils ont besoin, y compris ceux qui se rapportent au service, à l'entretien, aux passagers et aux marchandises, à la douane, à l'immigration et à la santé.

Si le Gouvernement du Canada juge ces propositions acceptables, la présente note et votre réponse portant acceptation des propositions seront considérées comme constatant l'accord intervenu à ce sujet entre les deux Gouvernements.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

LAURENCE A. STEINHARDT

II

*Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures
à l'Ambassadeur des États-Unis*

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

OTTAWA, le 4 juin 1949.

N° 182

MONSIEUR L'AMBASSEUR,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note n° 134 du 4 juin 1949 par laquelle vous proposez la conclusion d'un accord entre les Gouvernements des États-Unis et du Canada au sujet de l'aviation civile aux bases louées à Terre-Neuve.

Le Gouvernement du Canada agréé l'Accord proposé par votre note. Cette note et la présente réponse sont considérées comme constatant l'entente intervenue entre les deux Gouvernements.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

Pour le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures,
A. D. P. HEENEY.

EXCHANGE OF NOTES (FEBRUARY 13 AND MARCH 19, 1952) BETWEEN CANADA AND THE UNITED STATES OF AMERICA CONFIRMING THE RECOMMENDATION OF MARCH 28-30, 1950, MADE BY THE PERMANENT JOINT BOARD ON DEFENCE CONCERNING LEASED BASES IN NEWFOUNDLAND.

In force March 19, 1952.

I

*The Canadian Ambassador to the United States of America
to the Acting Secretary of State of the United States of America.*

WASHINGTON, D.C.,
FEBRUARY 13, 1952.

No. 109

SIR,

I have the honour to refer to the Recommendation made on March 30, 1950, by the Permanent Joint Board on Defence relating to the Agreement of March 27, 1941 between the Governments of the United Kingdom and of the United States of America concerning bases in Newfoundland leased to the United States, the text of which Recommendation is annexed hereto.

As you know, the Canadian Government approved this Recommendation on March 21, 1951. I understand that the President of the United States of America approved it on August 1, 1950.

Paragraph (a) of the section of the Recommendation dealing with income taxation said that certain provisions should be included in the then proposed revised United States-Canadian Double Taxation Convention. The suggested provisions were, in fact, included in the revised convention between our Governments, which was signed on June 12, 1950⁽¹⁾ and came into force on November 21, 1951.

Several provisions of the Recommendation of the Board were to the effect that, by Exchange of Notes, certain changes should be made in the application of the Leased Bases Agreement of 1941. I propose, therefore, that this Note and your favourable reply shall as from the date of the reply constitute an Exchange of Notes within the meaning of the annexed Recommendation, modifying the Leased Bases Agreement of 1941 in the manner set forth in the Recommendation so far as the application of that agreement concerns Canada and the United States.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

HUME WRONG

ANNEX

PERMANENT JOINT BOARD ON DEFENCE
RECOMMENDATION OF MARCH 28-30, 1950

The Board decided to make the following Recommendation:

TAXATION

(a) That there be included in the proposed revised United States-Canadian Double Taxation Convention, on a reciprocal basis, the exemption from Canadian income taxation (on income derived from outside Canada) of:

(1) U.S. Service personnel serving in Canada,

(1) *Canada Treaty Series* 1951, No. 22.

ÉCHANGE DE NOTES (13 FÉVRIER ET 19 MARS 1952) ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE CONFIRMANT LA RECOMMANDATION DES 28 ET 30 MARS 1950, FORMULÉE PAR LA COMMISSION PERMANENTE CANADO-AMÉRICAINNE DE DÉFENSE AU SUJET DES BASES TERRENEUVIENNES CÉDÉES À BAIL.

En vigueur le 19 mars 1952.

(Traduction)

I

L'Ambassadeur du Canada aux États-Unis d'Amérique au Secrétaire d'État suppléant des États-Unis d'Amérique.

WASHINGTON (D.C.),
le 13 FÉVRIER 1952.

N° 109

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur de me référer à la recommandation présentée le 30 mars 1950 par la Commission permanente canado-américaine de défense au sujet de l'accord intervenu le 27 mars 1941 entre les Gouvernements du Royaume-Uni et des États-Unis d'Amérique au sujet des bases terreneuviennes louées aux États-Unis, recommandation dont le texte est annexé à la présente.

Comme vous le savez, le Gouvernement canadien a approuvé cette recommandation le 21 mars 1951. Je crois savoir que le Président des États-Unis d'Amérique l'a approuvée le 1^{er} août 1950.

L'alinéa a) de la section de la recommandation qui a trait à l'impôt sur le revenu voulait que certaines dispositions fussent insérées dans la Convention canado-américaine relative à la double imposition, qu'il était alors question de reviser. Effectivement, ces dispositions ont été incorporées dans la Convention révisée intervenue entre nos deux Gouvernements le 12 juin 1950⁽¹⁾ et entrée en vigueur le 21 novembre 1951.

Aux termes de plusieurs des dispositions de la recommandation, certaines modifications devaient, par l'échange de notes, être apportées à l'application de l'accord de 1941 sur les bases cédées à bail. Je propose donc que la présente note et votre réponse favorable constituent, à compter de la date de votre réponse et dans le sens de la recommandation ci-annexée, un échange de notes modifiant l'Accord de 1941 sur les bases cédées à bail, de la manière précisée par la recommandation et dans la mesure où l'application de cet accord intéresse le Canada et les États-Unis.

Veuillez agréer, Monsieur, le Secrétaire d'État, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

HUME WRONG.

ANNEXE

**COMMISSION PERMANENTE CANADO-AMÉRICAINNE DE DÉFENSE
RECOMMANDATION
(28-30 mars 1950)**

La Commission a décidé de formuler la recommandation suivante:

IMPOSITION

a) Que soit incluse dans le projet de revision de la Convention canado-américaine relative à la double imposition sous réserve de réciprocité, une disposition exonérant de l'impôt canadien sur le revenu (applicable au revenu dont les sources sont situées en dehors du Canada):

(1) Les membres des forces armées des États-Unis en service au Canada;

(1) *Recueil des Traités du Canada, 1951, n° 22.*

(2) U.S. civilians employed by the U.S. Government in Canada,

(3) the wives and minor children of (1) and (2).

(b) That, by an exchange of diplomatic notes, the provisions of Article XVII of the Leased Bases Agreement conferring the exemptions described in (a) above be cancelled as of the date of the coming into force of the proposed revised Double Taxation Convention in a form justifying such cancellation.

(c) That the exemption from Canadian income taxation, under Article XVII of the Leased Bases Agreement, of the following categories of persons be discontinued by an exchange of notes:

(1) U.S. contractors, or contractors ordinarily resident in the United States, in respect of their profits arising from work at the leased bases,

(2) U.S. civilians employed by contractors at the leased bases,

(3) the wives and minor children of (2).

(d) That the foregoing be without prejudice to the remaining taxation exemptions conferred by Article XVII of the Agreement.

CUSTOMS AND EXCISE EXEMPTIONS

(a) That the customs and excise exemptions accorded to contractor-owned equipment under the terms of Article XIV (I) (a) of the Leased Bases Agreement be suspended by an exchange of notes;

(b) That it be agreed by exchange of notes that Article XIV (1) (d) does not accord customs and/or excise exemptions on personal belongings and household effects of contractors and their U.S. employees (after first arrival) or customs and/or excise exemptions on purchases in Canada, outside the leased areas, by U.S. military or civilian personnel, or their families;

(c) That the U.S. authorities continue to exercise every precaution to prevent abuse of the customs and excise privileges enjoyed under the Leased Bases Agreement.

POST OFFICES

That it be agreed by exchange of notes that the U.S. military postal system in operation at the Newfoundland bases conform to the following stipulations:

(a) That they provide military postal services only for U.S. military agencies, U.S. military personnel, authorized U.S. civilians, and their dependents,

(b) That they despatch mail only to the United States, its possessions and territories and its military postal installations,

(c) That geographical locations be not indicated by date stamp or cancellation stamp.

JURISDICTION

(a) That the Government of the United States, through an exchange of diplomatic notes, agree to waive its rights of jurisdiction under the Leased

(2) Les civils américains employés au Canada par le Gouvernement des États-Unis;

(3) Les femmes et les enfants mineurs des personnes visées aux alinéas (1) et (2).

b) Que, par un échange de notes diplomatiques, les dispositions de l'article XVII de l'Accord relatif aux bases cédées à bail octroyant les exonérations mentionnées au paragraphe a) ci-dessus soient abrogées à dater de l'entrée en vigueur du projet de revision de la Convention relative à la double imposition, en des termes qui en justifient l'abrogation.

c) Que l'exonération de l'impôt canadien sur le revenu, accordée en vertu de l'article XVII de l'Accord relatif aux bases cédées à bail aux catégories suivantes de personnes, soit discontinuée par un échange de notes:

(1) Les entrepreneurs américains ou les entrepreneurs qui résident habituellement aux États-Unis en ce qui concerne les bénéfices qu'ils tirent des travaux exécutés aux bases cédées à bail;

(2) Les civils américains employés par des entrepreneurs aux bases cédées à bail;

(3) Les femmes et les enfants mineurs des personnes visées à l'alinéa (2) ci-dessus.

d) Que les dispositions précitées ne portent pas atteinte aux autres exonérations d'impôt accordées par l'article XVII de l'Accord.

EXONÉRATIONS DE DROITS DE DOUANE ET D'ACCISE

a) Que les exonérations de droits de douane et d'accise dont bénéficie l'outillage appartenant à un entrepreneur, aux termes de l'article XIV, paragraphe (1), alinéa a), de l'Accord relatif aux bases cédées à bail, soient suspendues par un échange de notes;

b) Qu'il soit convenu par un échange de notes que l'article XIV, paragraphe (1), alinéa d), n'exonère pas des droits de douane et (ou) d'accise les objets personnels et le mobilier des entrepreneurs et de leurs employés américains (après la première arrivée) ni les achats effectués au Canada, en dehors des bases cédées à bail, par les militaires ou les civils américains ou par leurs familles;

c) Que les autorités américaines continuent de prendre toutes les précautions requises pour éviter qu'il ne soit fait abus des privilèges afférents à l'exonération des droits de douane et d'accise accordée aux termes de l'Accord relatif aux bases cédées à bail.

BUREAU DE POSTE

Qu'il soit convenu par un échange de notes que le système postal militaire des États-Unis établi aux bases de Terre-Neuve se conformera aux dispositions suivantes:

a) Assurer les services postaux militaires seulement aux organismes militaires des États-Unis, aux membres des forces armées des États-Unis, aux civils américains autorisés et aux personnes à leur charge.

b) Expédier le courrier seulement aux États-Unis, à leurs possessions et à leurs territoires, ainsi qu'à leurs installations postales militaires.

c) Ne pas indiquer la localité géographique sur le cachet du timbre à date ou du timbre d'oblitération.

JURIDICTION

a) Que, par un échange de notes diplomatiques, le Gouvernement des États-Unis accepte de renoncer aux droits de juridiction, que l'Accord relatif

Bases Agreement over Canadian citizens, other British subjects, and alien civilians other than those subject to U.S. military law by reason of their accompanying or serving with the U.S. Forces.

(b) (1) That the Governments of the United States and of Canada, through an exchange of diplomatic notes, agree to suspend the exercise of their rights of jurisdiction under Article IV of the Leased Bases Agreement other than those waived by the U.S. Government under (a) above, for a period of five years, and thereafter subject to six months notification of termination, except that in the event of war or other emergency the suspension shall, on notification given by either Government, cease to operate;

(2) That the Canadian Government, as a condition precedent to the waiver and suspension of the exercise of rights under Article IV and to the extension to Newfoundland of an amended Visiting Forces (USA) Act, give satisfactory assurances that the U.S. officials in Newfoundland will have a degree of jurisdiction comparable to that which they now in fact exercise. In this connection, the U.S. Section would regard the proposed letter from the Government of Canada to the Government of Newfoundland, with a reply from the Newfoundland Government that jurisdictional conditions would remain substantially as now exercised, as the basis for satisfactory assurances to be given by the Canadian Governments.

(c) That the Canadian Government undertake to seek legislation to protect U.S. interests in security offences as envisaged by Article V of the Leased Bases Agreement.

(d) That the Canadian Government seek amendment to the Visiting Forces (USA) Act to provide for the compulsory attendance of witnesses required by U.S. Service courts.

(e) That either Government should be free to raise through appropriate channels the matter of any difficulties arising out of the working of the foregoing jurisdictional arrangements.

II

*The Secretary of State of the United States of America to the
Canadian Ambassador to the United States of America.*

MARCH 19, 1952.

EXCELLENCY:

I have the honor to refer to your note No. 109, dated February 13, 1952, annexing the Recommendation of March 30, 1950 by the Permanent Joint Board on Defense, relating to the Agreement of March 27, 1941 between the Governments of the United Kingdom and of the United States of America concerning bases in Newfoundland leased to the United States.

I note that the Canadian Government on March 21, 1951 approved this Recommendation, which had been approved by the President of the United States on August 1, 1950. It is further noted that certain provisions dealing with income taxation were included, in accordance with the Recommendation, in the revised Convention on Double Taxation between our Governments, which was signed on June 12, 1950 and came into force on November 21, 1951.

aux bases cédées à bail lui confère sur les ressortissants canadiens, les autres sujets britanniques, ainsi que sur les civils étrangers autres que ceux qui sont assujétis à la loi militaire des États-Unis du fait qu'ils servent dans les forces des États-Unis ou qu'ils les accompagnent.

b) (1) Que les Gouvernements des États-Unis et du Canada conviennent par un échange de notes diplomatiques de suspendre l'exercice des droits de juridiction que leur confère l'article IV de l'Accord relatif aux bases cédées à bail, à l'exception de ceux auxquels le Gouvernement des États-Unis aura renoncé aux termes du paragraphe a) ci-dessus, pour une période de cinq ans, et sous réserve d'un préavis de dénonciation de six mois par la suite, étant entendu qu'en cas de guerre ou autre situation exceptionnelle cette suspension cessera de produire ses effets sur avis donné par l'un ou l'autre Gouvernement.

(2) Qu'à titre de condition préalable à la renonciation et à la suspension de l'exercice des droits conférés par l'article IV et à l'extension à Terre-Neuve de la Loi modifiée sur les forces des États-Unis d'Amérique présentes au Canada, le Gouvernement canadien donne des garanties satisfaisantes pour que les hauts fonctionnaires américains à Terre-Neuve jouissent de droits de juridiction comparables à ceux qu'ils exercent en fait actuellement. A ce point de vue, la section américaine acceptera, comme base des garanties satisfaisantes à donner par le Gouvernement canadien, la lettre que le Gouvernement du Canada se propose d'adresser au Gouvernement de Terre-Neuve ainsi que la réponse de ce dernier assurant que les modalités de juridiction demeureront sensiblement les mêmes que celles qui existent actuellement.

c) Que le Gouvernement canadien s'engage à faire adopter des lois pour protéger les intérêts américains contre les infractions à la sécurité prévues à l'article V de l'Accord relatif aux bases cédées à bail.

d) Que le Gouvernement canadien s'efforce de faire modifier la Loi sur les forces des États-Unis d'Amérique présentes au Canada de façon à assurer la comparution obligatoire des témoins requis par les tribunaux militaires des États-Unis.

e) Qu'il soit loisible à chaque Gouvernement de signaler par les voies appropriées toute difficulté découlant de l'application des dispositions énoncées ci-dessus en matière de juridiction.

II

*Le Secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique à
l'Ambassadeur du Canada aux États-Unis d'Amérique*

Le 19 MARS 1952.

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

J'ai l'honneur de me référer à votre note n° 109 du 13 février 1952, à laquelle était annexée la recommandation présentée le 30 mars 1950 par la Commission permanente canado-américaine de défense au sujet de l'accord intervenu le 27 mars 1941 entre les Gouvernements du Royaume-Uni et des États-Unis d'Amérique concernant les bases de Terre-Neuve cédées à bail aux États-Unis.

Je constate que le Gouvernement canadien a approuvé cette recommandation le 21 mars 1951, le Président des États-Unis l'ayant déjà approuvée le 1^{er} août 1950. Je note en outre que, conformément à la recommandation, certaines dispositions relatives à l'impôt sur le revenu ont été insérées dans la Convention révisée sur la double imposition, intervenue entre nos deux Gouvernements le 12 juin 1950 et entrée en vigueur le 21 novembre 1951.

Accordingly, I have the honor to inform you that the Government of the United States concurs in your proposal that your note and this reply shall from the date of this note constitute an exchange of notes within the meaning of the above-mentioned Recommendation, modifying the Leased Bases Agreement of 1941 in the manner set forth in the Recommendation so far as the application of that Agreement concerns the United States and Canada.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

DEAN ACHESON.

EXCHANGE OF NOTES (APRIL 28 AND 30, 1952) BETWEEN CANADA AND THE UNITED STATES OF AMERICA CONSTITUTING AN AGREEMENT RELATING TO THE APPLICATION OF THE NATO STATUS OF FORCES AGREEMENT OF JUNE 19, 1951, TO THE UNITED STATES FORCES IN CANADA INCLUDING THOSE AT THE LEASED BASES IN NEWFOUNDLAND AND AT GOOSE BAY, LABRADOR.

In force September 27, 1953.

I

*The Secretary of State of the United States of America
to the Canadian Ambassador to the United States of America.*

APRIL 28, 1952.

EXCELLENCY:

I have the honor to refer to recent negotiations between representatives of our Governments at which agreement was reached regarding the application of the North Atlantic Treaty Organization Status of Forces Agreement⁽¹⁾ (signed June 19, 1951) to the United States Forces at the leased bases in Newfoundland and at Goose Bay, Labrador.

In common with the Government of Canada, the United States Government wishes the NATO Status of Forces Agreement to apply to all United States forces throughout Canada, including those at the leased bases, when, pursuant to Article 18, the NATO Status of Forces Agreement has come into effect in respect of both Canada and the United States. As the Canadian Government is aware, however, the United States Government attaches great importance to the maintenance of certain arrangements at the leased bases under the Leased Bases Agreement of 1941, as modified as a result of the recommendations of March 30, 1950 by the Permanent Joint Board on Defense. These arrangements concern the operation of institutions under government control known as post exchanges, ships service stores, commissary stores and service clubs for the use of the United States forces, civilian employees who are United States nationals employed by the United States Government in connection with the bases or members of their families resident with them and not engaged in any business or occupation in Canada. The provisions of the Leased Bases Agreement concerning tax and customs exemptions, modified in accordance with the recommendations of the Permanent Joint Board on Defense, are also satisfactory. The United States Government does not, therefore, wish to alter these arrangements.

(1) *Canada Treaty Series 1953, No. 13.*

En conséquence, j'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement des États-Unis accepte, comme vous le proposez, que votre note et la présente réponse constituent, à compter de la date de la présente note et dans le sens de la recommandation précitée, un échange de notes modifiant l'Accord de 1941 sur les bases cédées à bail, de la manière précisée par la recommandation et dans la mesure où l'application de cet accord intéresse le Canada et les États-Unis.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

DEAN ACHESON.

ÉCHANGE DE NOTES, (28 et 30 AVRIL 1952) ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE CONSTITUANT UN ACCORD RELATIF À L'APPLICATION DE LA CONVENTION DU 19 JUIN 1951 SUR LE STATUT DES FORCES DE L'OTAN AUX FORCES DES ÉTATS-UNIS AU CANADA Y COMPRIS LES FORCES STATIONNÉES AUX BASES LOUÉES DE TERRE-NEUVE AINSI QU'À GOOSE-BAY (LABRADOR).

En vigueur le 27 septembre 1953.

(Traduction)

I

*Le Secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique
à l'Ambassadeur du Canada aux États-Unis d'Amérique*

le 28 avril 1952.

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

J'ai l'honneur de me référer aux négociations intervenues récemment entre les représentants de nos Gouvernements et au cours desquelles ils se sont mis d'accord sur l'application de la Convention du 19 juin 1951 sur le statut des forces de l'Organisation du Traité de l'Atlantique-Nord⁽¹⁾ aux forces des États-Unis stationnées aux bases louées de Terre-Neuve, ainsi qu'à Goose-Bay (Labrador).

D'accord avec le Gouvernement du Canada, le Gouvernement des États-Unis désire que la Convention sur le statut des forces de l'OTAN s'applique à toutes les forces des États-Unis au Canada, y compris les forces stationnées aux bases louées, lorsque ladite Convention, conformément à l'Article XVIII, sera entrée en vigueur tant en ce qui concerne le Canada que les États-Unis. Toutefois, comme le Gouvernement canadien le sait, le Gouvernement des États-Unis attache beaucoup d'importance au maintien de certains arrangements s'appliquant aux bases louées en vertu de l'Accord de 1941 concernant la défense de Terre-Neuve, tel qu'il a été modifié à la suite des recommandations formulées le 30 mars 1950 par la Commission canado-américaine permanente de défense. Ces arrangements portent sur le fonctionnement de certains établissements placés sous l'autorité gouvernementale: cantines, centres de ravitaillement des navires, magasins coopératifs et foyers du soldat à l'usage des forces des États-Unis des ressortissants civils des États-Unis employés aux bases par le Gouvernement des États-Unis ou des membres de leur famille habitant avec eux et n'exerçant aucun commerce, industrie ou profession au Canada. Les dispositions relatives aux exemptions d'impôt et de droits de douane que renferme l'Accord concernant la défense de Terre-Neuve, modifiées en conformité des recommandations de la Commission, se révèlent également satisfaisantes. Le Gouvernement des États-Unis ne désire pas modifier ces arrangements.

(1) *Recueil des Traités du Canada* 1953, n° 13.

Subject to the concurrence of the Canadian Government in the foregoing, the United States Government agrees that the NATO Status of Forces Agreement should be made applicable to all United States forces in Canada, including those at the leased bases and at Goose Bay, it being understood that those provisions of the Leased Bases Agreement which deal with the matters covered in the NATO Status of Forces Agreement will be held in abeyance until the NATO Status of Forces Agreement is terminated through expiration or denunciation. It is understood that the provisions of the Leased Bases Agreement dealing with matters not covered in the NATO Status of Forces Agreement will be unaffected.

Both the United States Government and the Canadian Government agree that uniform treatment of United States forces throughout Canada under the NATO Status of Forces Agreement would be in the interests of both countries and would make for simplification of administration.

If the foregoing is acceptable to your Government, this note and your reply thereto shall constitute an agreement between our Governments, to come into force when the NATO Status of Forces Agreement has come into effect in respect of both Canada and the United States.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

DEAN ACHESON.

II

*The Canadian Ambassador to the United States of America
to the Secretary of State of the United States of America.*

WASHINGTON, D.C.,

APRIL 30, 1952.

No. 310

SIR,

I have the honour to refer to your note dated April 28 and to confirm that the Canadian Government agrees that when the NATO Status of Forces Agreement has come into effect in respect to both Canada and the United States it shall be made applicable to all United States forces in Canada, including those at the leased bases in Newfoundland and at Goose Bay. The Canadian Government also confirms the understanding that those provisions of the Leased Bases Agreement which deal with the matters covered in the NATO Status of Forces Agreement will be held in abeyance until the NATO Status of Forces Agreement is terminated through expiration or denunciation, and that the provisions of the Leased Bases Agreement dealing with matters not covered in the NATO Status of Forces Agreement will be unaffected.

The Canadian Government notes the importance attached by the United States Government to the maintenance of certain arrangements at the leased bases under the Leased Bases Agreement of 1941, as modified as a result of the recommendations of March 30, 1950 by the Permanent Joint Board on Defense. The Canadian Government agrees, therefore, that the NATO Status of Forces Agreement shall not affect these arrangements.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

HUME WRONG

Sous réserve de l'agrément du Gouvernement canadien à ce qui précède, le Gouvernement américain reconnaît que la Convention sur le statut des forces de l'OTAN devrait être appliquée à toutes les forces des États-Unis au Canada, y compris celles qui sont stationnées aux bases louées ainsi qu'à Goose-Bay, étant entendu que celles des dispositions de l'Accord concernant la défense de Terre-Neuve qui ont trait aux sujets visés par la Convention sur le statut des forces de l'OTAN seront tenues en suspens jusqu'à expiration ou dénonciation de ladite Convention. Il est entendu que les dispositions de l'Accord concernant la défense de Terre-Neuve relatives aux points non prévus par la Convention ne subiront pas de changements.

Le Gouvernement des États-Unis et le Gouvernement du Canada s'accordent pour reconnaître que l'application, dans le cadre de la Convention sur le statut des forces de l'OTAN, d'un régime uniforme aux forces des États-Unis au Canada servirait les intérêts des deux pays et contribuerait à simplifier l'administration.

Si ce qui précède est jugé acceptable par votre Gouvernement, la présente note et votre réponse constitueront un accord entre nos Gouvernements qui prendra effet lorsque la Convention sur le statut des forces de l'OTAN sera entrée en vigueur pour le Canada et les États-Unis.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

DEAN ACHESON.

II

*L'Ambassadeur du Canada aux États-Unis d'Amérique
au Secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique*

WASHINGTON (D.C.),
le 30 avril 1952.

N° 310

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur de me référer à votre note du 28 avril et de vous confirmer que le Gouvernement du Canada est d'accord pour reconnaître qu'une fois entrée en vigueur pour le Canada et les États-Unis, la Convention sur le statut des forces de l'OTAN sera applicable à toutes les forces des États-Unis au Canada, y compris celles qui sont stationnées aux bases louées de Terre-Neuve ainsi qu'à Goose-Bay. Le Gouvernement canadien confirme également l'entente selon laquelle celles des dispositions de l'Accord concernant les bases de Terre-Neuve qui ont trait aux sujets visés par la Convention sur le statut des forces de l'OTAN seront tenues en suspens jusqu'à expiration ou dénonciation de ladite Convention, et que les dispositions de l'Accord concernant la défense de Terre-Neuve relatives aux points non prévus par la Convention ne subiront pas de changements.

Le Gouvernement du Canada note l'importance que le Gouvernement des États-Unis attache au maintien de certains arrangements s'appliquant aux bases louées en vertu de l'Accord de 1941 concernant la défense de Terre-Neuve, tel qu'il a été modifié à la suite des recommandations formulées le 30 mars 1950 par la Commission canado-américaine permanente de défense. En conséquence, le Gouvernement du Canada est d'accord pour que la Convention sur le statut des forces de l'OTAN ne modifie pas ces arrangements.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire d'État, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

HUME WRONG.

Gov. Doc
Can
E

Canada External Affairs
Dept. of 15



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 15 RECUEIL DES TRAITÉS

CAIRAO
-52T15

AIR TRANSPORT SERVICES

Agreement between CANADA and
NEW ZEALAND

Modifying the agreement of
August 16, 1950

Effected by Exchange of Notes

Signed at Wellington September 29, 1952

In force September 29, 1952

SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

Accord entre le CANADA et
la NOUVELLE-ZÉLANDE

Modifiant l'accord du 16 août 1950

Conclu par voie d'un échange de notes

Signées à Wellington le 29 septembre 1952

En vigueur le 29 septembre 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 15 RECUEIL DES TRAITÉS

AIR TRANSPORT SERVICES

Agreement between CANADA and
NEW ZEALAND

Modifying the agreement of
August 16, 1950

Effected by Exchange of Notes

Signed at Wellington September 29, 1952

In force September 29, 1952

SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

Accord entre le CANADA et
la NOUVELLE-ZÉLANDE

Modifiant l'accord du 16 août 1950

Conclu par voie d'un échange de notes

Signées à Wellington le 29 septembre 1952

En vigueur le 29 septembre 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery | Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1953.

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

SUMMARY

	PAGE
I. Note, dated September 29, 1952, from the Minister of External Affairs of New Zealand to the High Commissioner for Canada to New Zealand.....	4
II. Note, dated September 29, 1952, from the High Commissioner for Canada to New Zealand to the Minister of External Affairs of New Zealand.....	8

SOMMAIRE

	PAGE
I. Note, en date du 29 septembre 1952, adressée par le Ministre des Affaires extérieures de la Nouvelle- Zélande au Haut Commissionnaire du Canada en Nouvelle-Zélande	5
II. Note, en date du 29 septembre 1952, adressée par le Haut Commissionnaire du Canada en Nouvelle- Zélande au Ministre des Affaires extérieures de la Nouvelle-Zélande	9

EXCHANGE OF NOTES (SEPTEMBER 29, 1952) MODIFYING THE AGREEMENT OF
AUGUST 16, 1950, RELATING TO AIR TRANSPORT SERVICES BETWEEN
THE TWO COUNTRIES*

I

MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS

WELLINGTON, N.Z., 29 September 1952.

MY DEAR HIGH COMMISSIONER,

I refer to recent discussions in Wellington between representatives of the Government of Canada and the New Zealand Air authorities regarding a modification of the provisions of the Agreement dated 16 August, 1950, between the Government of New Zealand and the Government of Canada relating to Air Transport.

The Government of New Zealand agrees that the said Agreement dated 16 August, 1950, should be modified in the following way:—

- "1. The airline designated by the Government of Canada under the provisions of the Agreement dated 16 August, 1950, between the Government of New Zealand and the Government of Canada relating to Air Transport may exercise, on the conditions specified below, the following privileges in addition to those conferred by Section 2 of the Annex to the said Agreement:
 - (a) In respect of the service from Vancouver to Auckland—
 - (i) the privilege to operate the service beyond Auckland to Sydney, the western terminal point in Australia;
 - (ii) the privilege to carry through Auckland international traffic in passengers, mail and cargo coming from Canada or points beyond, or coming from the territory of a third country on the route between Vancouver and Auckland, and destined for Sydney;
 - (b) In respect of the service from Auckland to Vancouver—
 - (i) the privilege to operate the service from Sydney as the starting point;
 - (ii) the privilege to carry through Auckland international traffic in passengers, mail and cargo coming from Australia and destined for Vancouver or points beyond, or destined for the territory of a third country on the route between Auckland and Vancouver.
2. The airline designated by the Government of Canada may not take on or discharge at Auckland international traffic in passengers, mail or cargo destined for or coming from Australia.
3. Passengers carried through Auckland in accordance with the provisions of paragraph 1 above shall not be entitled to stop-over at Auckland (being an interruption of the journey at a point between the place of departure and the place of destination). Tickets for travel issued to such passengers by the designated airline shall exclude stop-over rights at Auckland.
4. The airline designated by the Government of New Zealand may exercise, on the conditions specified above and in addition to the privileges conferred by Section 1 of the Annex to the said Agreement, the privileges conferred by the present modification on the airline designated by the Government of Canada.

* For text of the Agreement of August 16, 1950, see Canada Treaty Series 1950 No. 14.

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (29 SEPTEMBRE 1952) CONSTITUANT UN ACCORD MODIFIANT L'ACCORD DU 16 AOÛT 1950 RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS RELIANT LES DEUX PAYS*

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

WELLINGTON (Nouvelle-Zélande)

Le 29 septembre 1952

MONSIEUR LE HAUT COMMISSAIRE,

Je me réfère aux entretiens qui ont eu lieu récemment à Wellington entre les représentants du Gouvernement canadien et ceux des autorités aéronautiques néo-zélandaises concernant une modification des dispositions de l'Accord du 16 août 1950, entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement du Canada relatif aux services aériens reliant les deux pays.

Le Gouvernement néo-zélandais accepte que ledit Accord du 16 août 1950 soit modifié ainsi qu'il suit:—

- "1. L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement canadien en vertu des dispositions de l'Accord du 16 août 1950 entre le Gouvernement néo-zélandais et le Gouvernement canadien relatif aux services aériens pourra, dans les conditions spécifiées ci-dessous, exercer les privilèges suivants en plus de ceux qui sont accordés par la section 2 de l'Annexe audit Accord:
 - a) En ce qui concerne le service de Vancouver à Auckland—
 - (i) le privilège d'exploiter le service au delà d'Auckland jusqu'à Sydney, terminus ouest en Australie;
 - (ii) le privilège de transporter via Auckland, en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises en provenance du Canada ou de points situés au delà, ou en provenance du territoire d'un pays tiers, sur la route de Vancouver à Auckland, et à destination de Sydney;
 - b) En ce qui concerne le service d'Auckland à Vancouver—
 - (i) le privilège d'exploiter le service ayant Sydney pour point d'origine;
 - (ii) le privilège de transporter via Auckland en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises en provenance de l'Australie et à destination de Vancouver ou de points situés au delà, ou à destination du territoire d'un pays tiers, sur la route d'Auckland à Vancouver.
2. L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement canadien ne pourra pas embarquer ou débarquer à Auckland, en trafic international, des passagers, du courrier ou des marchandises à destination ou en provenance de l'Australie.
3. Les passagers transportés via Auckland conformément aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus n'auront pas le droit de faire escale à Auckland (une telle escale constituant une interruption du voyage à un endroit entre le point d'origine et le point de destination). Les billets de voyage délivrés à ces passagers par l'entreprise de transports aériens désignée devront exclure la faculté de faire escale à Auckland.
4. L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement néo-zélandais pourra, dans les conditions spécifiées ci-dessus et outre les privilèges accordés par la section 1 de l'Annexe audit Accord, exercer les privilèges accordés par la présente modification sur la route aérienne désignée par le Gouvernement canadien.

* Vous trouverez le texte de l'accord du 16 août 1950 au numéro 14 du Recueil des Traités 1950.

5. It is understood that the application of the provisions of Sections 4, 5 and 7 of the Annex to the said Agreement to the return services described in Sections 1 and 2 of the said Annex shall not be affected by the provisions of the present modification."

If the Government of Canada is agreeable to the foregoing modification of the said Agreement of 16 August, 1950, I suggest that this letter, and your reply in similar terms, should be regarded as placing on record the agreement of our two Governments.

Yours sincerely,

T. CLIFTON WEBB.

His Excellency Mr. Alfred Rive,
High Commissioner for Canada,
Wellington.

5. Il est entendu que l'application des dispositions des sections 4, 5 et 7 de l'Annexe audit Accord aux services de retour décrits dans les sections 1 et 2 de ladite Annexe ne sera pas affectée par les dispositions de la présente modification."

Si la modification précitée dudit Accord du 16 août 1950 rencontre l'agrément du Gouvernement canadien, je propose que la présente lettre et votre réponse exprimée en termes semblables soient considérées comme consacrant l'accord entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, Monsieur le Haut Commissaire, les assurances de ma très haute considération.

(Signé) T. CLIFTON WEBB.

Son Excellence Monsieur Alfred Rive
Haut Commissaire du Canada
Wellington

II

WELLINGTON, N.Z., September 29, 1952.

MY DEAR MINISTER,

I refer to your letter of September 29, 1952, in which you suggested that the provisions of the Agreement dated August 16, 1950, between the Government of New Zealand and the Government of Canada relating to Air Transport should be modified in the following way:—

(See note No. I)

“1 The airline designated by the Government.....
.....of the present modification.”

I am pleased to inform you that the Government of Canada is agreeable to the foregoing modification of the above-mentioned Agreement and regards your letter and my present reply as placing on record the agreement between our two Governments.

Yours sincerely,

ALFRED RIVE.
High Commissioner.

The Honourable T. Clifton Webb, M.P.,
Minister of External Affairs,
Wellington.

II

(Traduction)

WELLINGTON (Nouvelle-Zélande)

le 29 septembre 1952

MONSIEUR LE MINISTRE,

Je me réfère à votre lettre du 29 septembre 1952 dans laquelle vous proposiez que les dispositions de l'Accord du 16 août 1950 entre le Gouvernement néo-zélandais et le Gouvernement canadien relatif aux services aériens reliant les deux pays soient modifiées ainsi qu'il suit:—

Voir Note N° 1

"1. L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement canadien" "de la présente modification."

J'ai le plaisir de vous faire connaître que la modification précitée de l'Accord susmentionné rencontre l'agrément du Gouvernement canadien et que celui-ci considère votre lettre et la présente réponse comme consacrant l'accord entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

(Signé) ALFRED RIVE.
Haut Commissaire

L'honorable T. Clifton Webb,
Ministre des Affaires extérieures,
Wellington.



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 16 RECUEIL DES TRAITÉS

CAJEAN
-52T16

AGREEMENT FOR THE SETTLEMENT
OF DISPUTES ARISING UNDER
ARTICLE 15(a) OF THE TREATY
OF PEACE WITH JAPAN

Signed by Canada June 13, 1952

In force June 13, 1952

ACCORD POUR LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS
RÉSULTANT DE L'APPLICATION DES DISPOSITIONS
DE L'ARTICLE 15(a) DU TRAITÉ DE PAIX
AVEC LE JAPON

Signé par le Canada, le 13 juin 1952

En vigueur le 13 juin 1952





CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 16 RECUEIL DES TRAITÉS

AGREEMENT FOR THE SETTLEMENT
OF DISPUTES ARISING UNDER
ARTICLE 15(a) OF THE TREATY
OF PEACE WITH JAPAN

Signed by Canada June 13, 1952

In force June 13, 1952

ACCORD POUR LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS
RÉSULTANT DE L'APPLICATION DES DISPOSITIONS
DE L'ARTICLE 15(a) DU TRAITÉ DE PAIX
AVEC LE JAPON

Signé par le Canada, le 13 juin 1952

En vigueur le 13 juin 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and | Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery | Contrôleur de la Papeterie
OTTAWA, 1953

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

**AGREEMENT FOR THE SETTLEMENT OF DISPUTES ARISING UNDER
ARTICLE 15 (a) OF THE TREATY OF PEACE WITH JAPAN**

The Governments of the Allied Powers signatory to this Agreement and the Japanese Government desiring, in accordance with Article 22 of the Treaty of Peace with Japan signed at San Francisco on September 8, 1951, to establish procedures for the settlement of disputes concerning the interpretation and execution of Article 15 (a) of the Treaty have agreed as follows:

ARTICLE I

In any case where an application for the return of property, rights, or interests has been filed in accordance with the provisions of Article 15 (a) of the Treaty of Peace, the Japanese Government shall within six months from the date of such application, inform the Government of the Allied Power of the action taken with respect to such application. In any case where a claim for compensation has been submitted by the Government of an Allied Power to the Government of Japan in accordance with the provisions of Article 15 (a) of the Treaty and the Allied Powers Property Compensation Law (Japanese Law No. 264, 1951), the Japanese Government shall inform the Government of the Allied Power of its Action with respect to each claim within eighteen months from the date of submission of the claim. If the Government of an Allied Power is not satisfied with the action taken by the Japanese Government with respect to an application for the return of property, rights, or interests, or with respect to a claim for compensation, the Government of the Allied Power, within six months after it has been advised by the Japanese Government of such action, may refer such claim or application for final determination to a commission appointed as hereinafter provided.

ARTICLE II

A commission for the purpose of this Agreement shall be appointed upon request to the Japanese Government made in writing by the Government of an Allied Power and shall be composed of three members; one, appointed by the Government of the Allied Power, one, appointed by the Japanese Government, and the third, appointed by mutual agreement of the two Governments. Each commission shall be known as the (name of the Allied Power concerned) —Japanese Property Commission.

ARTICLE III

The Japanese Government may appoint the same person to serve on two or more commissions; Provided, however, that if, in the opinion of the Government of the Allied Power, the service of the Japanese member on another commission or commissions unduly delays the work of the commission, the Japanese Government shall upon the request of the Government of the Allied Power appoint a new member. The Government of an Allied Power and the Japanese Government may agree to appoint as a third member, a person serving as a third member on other commissions; Provided, however, that if, in the opinion of either the Government of the Allied Power or the Japanese

ACCORD POUR LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS RÉSULTANT DE L'APPLICATION DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 15 (a) DU TRAITÉ DE PAIX AVEC LE JAPON

Conformément aux dispositions de l'Article 22 du Traité de Paix avec le Japon, signé à San-Francisco le 8 septembre 1951, les Gouvernements des Puissances Alliées signataires du présent Accord et le Gouvernement Japonais, désirant établir des modes de procédure pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation et à l'exécution des dispositions de l'Article 15 (a) du Traité, sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE PREMIER

Dans tous les cas où une demande en matière de restitution de biens, de droits ou d'intérêts a été présentée conformément aux dispositions de l'Article 15 (a) du Traité de Paix, le Gouvernement Japonais informera, dans les six mois qui suivront le dépôt de la dite demande, le Gouvernement de la Puissance Alliée des mesures qui ont été prises en ce qui concerne la dite demande. Dans tous les cas où une demande de compensation a été soumise par le Gouvernement d'une Puissance Alliée au Gouvernement du Japon, conformément aux dispositions de l'Article 15 (a) du Traité et de la Loi relative à la Compensation accordée sur les Biens alliés (Loi Japonaise No. 264, 1951), le Gouvernement Japonais informera le Gouvernement de la Puissance Alliée des mesures prises en ce qui concerne la dite demande de compensation, dans les dix-huit mois qui suivront le dépôt de la demande. Si le Gouvernement d'une Puissance Alliée n'est pas satisfait des mesures prises par le Gouvernement Japonais en ce qui concerne une demande en matière de restitution de biens, de droits ou d'intérêts, ou en ce qui concerne une demande de compensation, le Gouvernement de la Puissance Alliée pourra, dans les six mois qui suivront la notification par le Gouvernement Japonais des mesures que ce dernier aura prises, soumettre la dite réclamation ou demande, pour décision finale, à une commission nommée conformément aux dispositions suivantes.

ARTICLE II

Une commission, en vue de l'application des dispositions du présent Accord, sera nommée sur demande adressée par écrit au Gouvernement Japonais par le Gouvernement d'une Puissance Alliée et sera composée de trois membres; un de ces membres sera nommé par le Gouvernement de la Puissance Alliée, un autre par le Gouvernement Japonais et le troisième par accord mutuel des deux Gouvernements. Chaque commission sera connue sous le nom de Commission (nom de la Puissance Alliée en cause)—Japonaise des Biens.

ARTICLE III

Le Gouvernement Japonais pourra nommer la même personne pour siéger dans deux ou plusieurs commissions; Étant entendu, toutefois, que si, de l'avis du Gouvernement de la Puissance Alliée, le fait pour le membre japonais de siéger dans une autre commission ou dans d'autres commissions retarde indûment les travaux de la commission, le Gouvernement Japonais, à la demande du Gouvernement de la Puissance Alliée, procédera à la nomination d'un nouveau membre. Le Gouvernement de la Puissance Alliée et le Gouvernement Japonais pourront se mettre d'accord pour nommer comme troisième membre une personne siégeant comme troisième membre dans d'autres commissions; Étant entendu, toutefois, que si, de l'avis, soit du Gouvernement de la Puissance Alliée, soit de l'avis du Gouvernement Japonais, le fait pour le

Government, the service of the third member on another commission or commissions unduly delays the work of the commission, either party may require that a new third member be appointed by agreement of the Government of the Allied Power and the Japanese Government.

ARTICLE IV

If the Japanese Government or the Government of the Allied Power fails to appoint a member within thirty days of the request referred to in Article II, or if the two Governments fail to agree on the appointment of a third member within ninety days of the request referred to in Article II, the Government which has already appointed a member in the first case, and either the Government of the Allied Power or the Japanese Government in the second case may request the President of the International Court of Justice to appoint such member or members. Any vacancy which may occur in the membership of a commission shall be filled in the manner provided in Articles II and III.

ARTICLE V

Each commission created under this Agreement shall determine its own procedure, adopting rules conforming to justice and equity.

ARTICLE VI

Each Government shall pay the remuneration of the member appointed by it. If the Japanese Government fails to appoint a member, it shall pay the remuneration of the member appointed on its behalf. The remuneration of the third member of each commission and the expenses of each commission shall be fixed by, and borne in equal shares by the Government of the Allied Power and the Japanese Government.

ARTICLE VII

The decision of the majority of the members of the commission shall be the decision of the commission, which shall be accepted as final and binding by the Government of the Allied Power and the Japanese Government.

ARTICLE VIII

This Agreement shall be open for signature by the government of any state which is a signatory to the Treaty of Peace. This Agreement shall come into force between the Government of an Allied Power and the Japanese Government upon the date of its signature by the Government of the Allied Power and the Japanese Government, or upon the date of the entry into force of the Treaty of Peace between the Allied Power whose Government is a signatory hereto and Japan, whichever is the later.

ARTICLE IX

This Agreement shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall furnish each signatory government with a certified copy thereof.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, having been duly authorized, sign this Agreement on behalf of their respective Governments on the dates appearing opposite their signature.

DONE at Washington this twelfth day of June, 1952, in the English, French, Spanish, and Japanese languages, all being equally authentic.

(Here follow the names of the signatories for Australia, the Kingdom of Belgium, Cambodia, Canada, Ceylon, Chili, Cuba, the Dominican Republic, France, Greece, Liberia, Mexico, New Zealand, Pakistan, The Republic of Turkey, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the United States of America, and Japan.)

troisième membre de siéger dans une autre commission ou dans d'autres commissions retarde indûment les travaux de la commission, l'une ou l'autre des parties pourra exiger qu'un nouveau troisième membre soit nommé par accord du Gouvernement de la Puissance Alliée et du Gouvernement Japonais.

ARTICLE IV

Si le Gouvernement Japonais ou le Gouvernement de la Puissance Alliée omet de nommer un membre dans les trente jours qui suivront la demande dont il est fait mention dans l'Article II, ou si les deux Gouvernements ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la nomination d'un troisième membre dans les quatre-vingt-dix jours qui suivront la demande mentionnée dans l'Article II, le Gouvernement qui a déjà nommé un membre dans le premier cas et, soit le Gouvernement de la Puissance Alliée, soit le Gouvernement Japonais dans le second cas, pourront demander au Président de la Cour Internationale de Justice de nommer ce membre ou ces membres. Il sera pourvu à toute vacance qui pourra se produire parmi les membres de la commission selon les dispositions prévues aux Articles II et III.

ARTICLE V

Chaque commission créée en vertu du présent Accord déterminera sa procédure, adoptant un règlement conforme à la justice et à l'équité.

ARTICLE VI

Chaque Gouvernement paiera la rémunération du membre nommé par lui. Si le Gouvernement Japonais omet de nommer un membre, il paiera la rémunération du membre nommé en son nom. La rémunération du troisième membre de chaque commission et les dépenses de chaque commission seront fixées, et supportées à parts égales, par le Gouvernement de la Puissance Alliée et par le Gouvernement Japonais.

ARTICLE VII

La décision de la majorité des membres de la commission sera la décision de la commission, laquelle sera acceptée comme finale et obligatoire par le Gouvernement de la Puissance Alliée et par le Gouvernement Japonais.

ARTICLE VIII

Le présent Accord sera ouvert à la signature du gouvernement de tout état qui est signataire du Traité de Paix. Le présent Accord entrera en vigueur entre le Gouvernement d'une Puissance Alliée et le Gouvernement Japonais à la date de sa signature par le Gouvernement de la Puissance Alliée et le Gouvernement Japonais, ou à la date de l'entrée en vigueur du Traité de Paix entre la Puissance Alliée dont le Gouvernement est signataire du présent Accord et le Japon si cette dernière date est postérieure à l'autre.

ARTICLE IX

Le présent Accord sera déposé dans les archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui en fournira une copie certifiée conforme à chacun des gouvernements signataires.

EN FOI DE QUOI les soussignés, ayant été dûment autorisés, signent le présent Accord au nom de leurs Gouvernements respectifs à la date figurant en regard de leur signature.

FAIT à Washington, ce douzième jour de juin 1952, en langues anglaise, française, espagnole et japonaise, toutes faisant également foi.

(Suivent les noms des signataires pour l'Australie, le Royaume de Belgique, le Cambodge, le Canada, Ceylan, le Chili, Cuba, la République Dominicaine, la France, la Grèce, le Liberia, le Mexique, la Nouvelle-Zélande, le Pakistan, la République de Turquie, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord, les États-Unis d'Amérique et le Japon.)

Gov. Doc
Can
E

Canada. External Affairs
Dept. of
17



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 17 RECUEIL DES TRAITÉS

CAIEA/0
-52717

SECOND UNITED NATIONS

TECHNICAL ASSISTANCE CONFERENCE

FINAL ACT

Done at Paris, France,
7 February 1952

DEUXIÈME CONFÉRENCE DE

L'ASSISTANCE TECHNIQUE DES NATIONS UNIES

ACTE FINAL

Fait à Paris, France,
le 7 février 1952





CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 17 RECUEIL DES TRAITÉS

SECOND UNITED NATIONS

TECHNICAL ASSISTANCE CONFERENCE

FINAL ACT

Done at Paris, France,
7 February 1952

DEUXIÈME CONFÉRENCE DE

L'ASSISTANCE TECHNIQUE DES NATIONS UNIES

ACTE FINAL

Fait à Paris, France,
le 7 février 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and | Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery | Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1953.

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

SUMMARY

	PAGE
Text of the Agreement.....	4
Appendix I — Resolution.....	8
Annex to the Resolution.....	10

SOMMAIRE

	PAGE
Texte de l'Accord.....	5
Annexe I — Résolution.....	9
Annexe à la Résolution.....	11

FINAL ACT OF THE SECOND UNITED NATIONS TECHNICAL ASSISTANCE CONFERENCE

1. The Second Technical Assistance Conference was convened by the Secretary-General of the United Nations in accordance with the resolution of the General Assembly of 12 January 1952, the relevant portions of which read as follows:

"THE GENERAL ASSEMBLY

"

"REQUESTS the Secretary-General,

"(a) Subject to the provisions of any other resolution adopted by the General Assembly, at its sixth regular session, concerning the pledging of extra-budgetary funds, to convene a conference for the purpose of ascertaining approximately the total amount of contributions for the second financial period available from the participating governments, subject to the approval of their respective legislative authorities, for the execution of the technical assistance programmes of the United Nations and of the specialized agencies;

"(b) To invite to the conference, with the right to vote, all Members of the United Nations and all other States which are members of the specialized agencies participating in the programme; and likewise to invite, without the right to vote, representatives of the specialized agencies;"

2. The Second Technical Assistance Conference met at the Palais de Chaillot, Paris, France, on 6-7 February 1952. The Governments of the following States were represented at the Conference by delegations:

Afghanistan	Guatemala
Argentina	Haiti
Australia	Honduras
Austria	Iceland
Belgium	India
Bolivia	Indonesia
Brazil	Iran
Burma	Iraq
Cambodia	Ireland
Canada	Israel
Ceylon	Italy
Chile	Japan
China	Korea
Colombia	Laos
Costa Rica	Lebanon
Cuba	Liberia
Denmark	Luxembourg
Dominican Republic	Mexico
Ecuador	Monaco
Egypt	Netherlands
El Salvador	New Zealand
Ethiopia	Norway
Finland	Pakistan
France	Paraguay
Germany (Federal Republic of)	Peru
Greece	Philippines

ACTE FINAL DE LA DEUXIÈME CONFÉRENCE DE L'ASSISTANCE TECHNIQUE DES NATIONS UNIES

1. La deuxième Conférence de l'assistance technique des Nations Unies a été réunie par le Secrétaire général des Nations Unies conformément à la résolution de l'Assemblée générale en date du 12 janvier 1952 dont les passages pertinents figurent ci-après:

"L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

".....

"PRIE le Secrétaire général,

"a) Sous réserve des dispositions de toute autre résolution que l'Assemblée générale pourra adopter pendant sa sixième session ordinaire au sujet des promesses de fonds hors budget, de convoquer une conférence qui déterminera approximativement le montant total des contributions pour le deuxième exercice financier qui pourront être obtenues des Gouvernements participants, sous réserve de l'approbation de leurs autorités législatives respectives, en vue de l'exécution des programmes d'assistance technique de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées;

"b) D'inviter à la Conférence, avec droit de vote, tous les Membres de l'Organisation des Nations Unies et les autres États membres des institutions spécialisées participant au programme, et d'inviter également, sans droit de vote, des représentants des institutions spécialisées;"

2. La deuxième Conférence de l'assistance technique s'est réunie au Palais de Chaillot, Paris (France), le 6 et le 7 février 1952. Les Gouvernements des États suivants étaient représentés à la Conférence par des délégations:

Afghanistan	Grèce
Arabie saoudite	Guatemala
Argentine	Haïti
Australie	Honduras
Autriche	Inde
Belgique	Indonésie
Birmanie	Irak
Bolivie	Iran
Brésil	Irlande
Cambodge	Islande
Canada	Israël
Ceylan	Italie
Chili	Japon
Chine	Laos
Colombie	Liban
Corée	Libéria
Costa-Rica	Luxembourg
Cuba	Mexique
Danemark	Monaco
Égypte	Norvège
Équateur	Nouvelle-Zélande
Espagne	Pakistan
États-Unis d'Amérique	Paraguay
Éthiopie	Pays-Bas
Finlande	Pérou
France	Philippines

Saudi Arabia
Spain
Sweden
Switzerland
Syria
Thailand
Turkey

United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland
United States of America
Uruguay
Venezuela
Viet-Nam
Yugoslavia

An observer of the Government of Libya was present.

The following specialized agencies were represented:

Food and Agriculture Organization of the United Nations,
International Bank for Reconstruction and Development,
International Civil Aviation Organization,
International Labour Organization,
International Monetary Fund,
International Refugee Organization,
International Telecommunication Union,
United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization,
Universal Postal Union,
World Health Organization,
World Meteorological Organization.

3. In the course of its work the Conference adopted a resolution the text of which is appended hereto.

4. The Conference also took account of the fact that several Governments were not in a position to announce contributions during the Conference but that they contemplate submitting such amounts after the end of the Conference. The Conference requested the Secretary-General to communicate to the Governments invited to the Conference the additional amounts announced by Governments notified to him after the close of the Conference.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned representatives have signed this Final Act.

DONE at the Palais de Chaillot, Paris, France, this seventh day of February, one thousand nine hundred and fifty-two, in a single copy in the English, French and Spanish languages, each text being equally authentic. The original will be deposited with the Secretary-General of the United Nations who will send certified copies to each of the Governments invited to send representatives to the Conference.

République Dominicaine	Syrie
République fédérale d'Allemagne	Thaïlande
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	Turquie
Salvador	Uruguay
Suède	Venezuela
Suisse	Vietnam
	Yougoslavie

Un observateur du Gouvernement de la Libye était présent.

Les institutions spécialisées suivantes étaient représentées:

Banque internationale pour la reconstruction et le développement,
Fonds monétaire international,
Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture,
Organisation de l'aviation civile internationale,
Organisation internationale pour les réfugiés,
Organisation internationale du Travail,
Organisation météorologique mondiale,
Organisation mondiale de la santé,
Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture,
Union internationale des télécommunications,
Union postale universelle.

3. Au cours de ses travaux, la Conférence a adopté une résolution dont le texte est joint en annexe.

4. La Conférence a également pris note du fait que plusieurs Gouvernements n'étaient pas en mesure de faire connaître leurs contributions au cours de la Conférence, mais qu'ils envisageaient d'en indiquer le montant après la fin des travaux de la Conférence. La Conférence a prié le Secrétaire général de communiquer aux Gouvernements invités à la Conférence le montant des contributions supplémentaires annoncées par les Gouvernements, qui lui auront été notifiées après la fin de la Conférence.

EN FOI DE QUOI les représentants soussignés ont signé le présent Acte final.

FAIT au Palais de Chaillot, Paris (France), le 7 février 1952 en un seul exemplaire rédigé en anglais, en français et en espagnol, chaque texte faisant également foi. L'original sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en enverra une copie certifiée conforme à chacun des Gouvernements invités à se faire représenter à la Conférence.

APPENDIX I
RESOLUTION

THE SECOND UNITED NATIONS TECHNICAL ASSISTANCE CONFERENCE

BELIEVING that the continuation and extension of the technical assistance programmes of the United Nations and of the specialized agencies are of basic importance to economic development and to effective international co-operation in raising standards of living in under-developed countries,

NOTES WITH SATISFACTION that, by indicating the contributions listed in the schedule appended hereto (Annex) each of the governments contributing for the second financial period, ending 31 December 1952, has declared that it will, so far as its competent constitutional bodies authorize, and, where necessary, appropriate funds, make available such amounts to the Expanded Programme of Technical Assistance during the second financial period of its operation;

CONFIRMS the financial arrangements contained in resolution 222 A (IX) of the Economic and Social Council, as approved by resolution 304 (IV) of the General Assembly and by the Final Act of the United Nations Technical Assistance Conference of 1950 together with the resolution of the General Assembly of 12 January 1952 which approves resolution 400 (XIII) of the Economic and Social Council;

CONFIRMS that the fund contributed shall be placed in the Special Account for Technical Assistance for Economic Development administered by the Secretary-General in accordance with the resolutions referred to above;

URGES that contributions for the second financial period of operation be made available as soon as possible to the said Special Account.

ANNEXE I

RÉSOLUTION

LA DEUXIÈME CONFÉRENCE DE L'ASSISTANCE TECHNIQUE DES NATIONS UNIES,

CONVAINCUE que la continuation et le développement des programmes d'assistance technique de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées revêtent une importance fondamentale pour le développement économique et pour une coopération internationale effective en vue d'élever le niveau de vie dans les pays insuffisamment développés,

PREND ACTE AVEC SATISFACTION du fait qu'en annonçant les contributions indiquées sur la liste jointe en annexe, chacun des Gouvernements qui se sont engagés à verser une contribution pour le deuxième exercice financier devant prendre fin le 31 décembre 1952 a déclaré qu'il mettrait ces fonds à la disposition du Programme élargi d'assistance technique au cours du deuxième exercice financier d'exécution dudit programme, dans la mesure où ses organes constitutionnels compétents autoriseront l'ouverture des crédits nécessaires et, s'il y a lieu, en approuveront l'affectation;

CONFIRME les dispositions financières énoncées dans la résolution 22 A (IX) du Conseil économique et social, et approuvées par la résolution 304 (IV) de l'Assemblée générale et par l'Acte final de la Conférence de l'assistance technique des Nations Unies de 1950, ainsi que par la résolution de l'Assemblée générale du 12 janvier 1952 par laquelle celle-ci a entériné la résolution 400 (XIII) du Conseil économique et social;

CONFIRME que les fonds versés devront être placés au Compte spécial de l'assistance technique en vue du développement économique géré par le Secrétaire général, conformément aux résolutions mentionnées plus haut;

PRIE INSTAMMENT les Gouvernements de verser le plus tôt possible leurs contributions audit compte spécial pour le deuxième exercice financier.

ANNEX TO THE RESOLUTION

CONTRIBUTIONS PLEDGED AS AT 30 APRIL 1952

Name of Country	Local Currency Amounts	Dollar Equivalents US \$
Afghanistan	119,084 afghanis	7,001
Argentina	1,000,000 Argentine pesos	200,000
Australia	Equivalent of US \$190,000	190,000
Austria	500,000 schillings	19,231
Belgium	13,500,000 Belgian francs	270,000
Bolivia	750,000 bolivianos	12,500
Brazil	8,500,000 cruzeiros	459,459
Burma	Equivalent of US \$8,000	8,000
Cambodia	Equivalent of US \$5,000	5,000
Canada	750,000 Canadian \$	750,000
Ceylon	Equivalent in £ sterling of US \$15,000	15,000
Chile	5,400,000 Chilean pesos	174,194
China	10,000 United States dollars	10,000
Colombia	Equivalent of US \$100,000	100,000
Costa Rica	5,000 United States dollars	5,000
Cuba	50,000 United States dollars	50,000
Denmark	750,000 Danish kroner	108,585
Ecuador	94,500 sucres	6,300
Egypt	28,500 Egyptian pounds	81,850
El Salvador	5,000 United States dollars	5,000
Ethiopia	Equivalent of US \$20,000	20,000
Federal Republic of Germany	500,000 German marks	119,048
Finland	2,310,000 finmarks	10,000
France	422,625,000 French francs	1,207,500
Greece	Equivalent of US \$20,295	20,295
Guatemala	7,500 United States dollars	7,500
Haiti	12,000 United States dollars	12,000
Honduras	8,000 United States dollars	8,000
Iceland	2,500 United States dollars	2,500
India	Equivalent of US \$275,000	275,000
Indonesia	500,000 rupiahs	43,860
Iran	Equivalent of US \$40,000	40,000
Iraq	Equivalent of US \$5,000	5,000
Ireland	5,000 pounds sterling	14,002
Israel	10,000 Israeli pounds	28,003
Italy	Equivalent of US \$93,000	93,000
Japan	28,800,000 yen	80,000
Korea	5,000 United States dollars	5,000
Laos	Equivalent of US \$5,000	5,000
Lebanon	15,000 Lebanese pounds	6,846
Liberia	12,000 United States dollars	12,000
Luxembourg	Equivalent in Belgian francs of US \$2,500	2,500
Mexico	300,000 Mexican pesos	34,682
Monaco	1,000,000 French francs	2,857
Netherlands	1,520,000 Netherlands guilders	400,000
New Zealand	45,000 New Zealand pounds	124,138
Norway	400,000 Norwegian kroner	55,999

ANNEXE À LA RÉOLUTION

CONTRIBUTIONS PROMISES À LA DATE DU 30 AVRIL 1952

<i>Liste des Gouvernements</i>	<i>Montants en monnaie locale</i>	<i>Équivalents en dollars des États-Unis</i>
Afghanistan	119,084 afghanis	7,001
Allemagne (République fédérale d')	500,000 marks allemands	119,048
Arabie saoudite	15,000 dollars des États-Unis	15,000
Argentine	1,000,000 de pesos argentins	200,000
Australie	Équivalent de 190,000 dollars	190,000
Autriche	500,000 schillings autrichiens	19,231
Belgique	13,500,000 francs belges	270,000
Birmanie	Équivalent de 8,000 dollars des États- Unis	8,000
Bolivie	750,000 bolivianos	12,500
Brésil	8,500,000 cruzeiros	459,459
Cambodge	Équivalent de 5,000 dollars des États- Unis	5,000
Canada	750,000 dollars Canadiens	750,000
Ceylan	Équivalent en livres sterling de 15,000 dollars des États-Unis	15,000
Chili	5,400,000 pesos chiliens	174,194
Chine	10,000 dollars des États-Unis	10,000
Colombie	Équivalent de 100,000 dollars des États- Unis	100,000
Corée	5,000 dollars des États-Unis	5,000
Costa-Rica	5,000 dollars des États-Unis	5,000
Cuba	50,000 dollars des États-Unis	50,000
Danemark	750,000 couronnes danoises	108,585
Égypte	28,500 livres égyptiennes	81,850
Équateur	94,500 sucres	6,300
États-Unis d'Amérique	11,400,000 dollars des États-Unis	11,400,000
Éthiopie	Équivalent de 20,000 dollars des États- Unis	20,000
Finlande	2,310,000 marks finlandais	10,000
France	422,625,000 francs français	1,207,500
Grèce	Équivalent de 20,295 dollars des États- Unis	20,295
Guatemala	7,500 dollars des États-Unis	7,500
Haïti	12,000 dollars des États-Unis	12,000
Honduras	8,000 dollars des États-Unis	8,000
Inde	Équivalent de 275,000 dollars	275,000
Indonésie	500,000 roupies	43,860
Irak	Équivalent de 5,000 dollars	5,000
Iran	Équivalent de 40,000 dollars	40,000
Irlande	5,000 livres sterling	14,002
Islande	2,500 dollars des États-Unis	2,500
Israël	10,000 livres israéliennes	28,003
Italie	Équivalent de 93,000 dollars des États- Unis	93,000
Japon	28,800,000 yens	80,000
Laos	Équivalent de 5,000 dollars des États- Unis	5,000
Liban	15,000 livres libanaises	6,846

Name of Country	Local Currency Amounts	Dollar Equivalents US \$
Pakistan	500,000 Pakistan rupees	151,103
Paraguay	5,000 United States dollars	5,000
Philippines	100,000 Philippines pesos	50,000
Saudi Arabia	15,000 United States dollars	15,000
Sweden	2,000,000 Swedish kroner	386,623
Switzerland	947,672 Swiss francs	218,862
Syria	25,000 Syrian pounds	11,410
Thailand	425,000 baht	34,000
Turkey	Equivalent of US \$182,000	182,000
United Kingdom	450,000 pounds sterling	1,260,151
United States of America	11,400,000 United States dollars	11,400,000
Uruguay	50,000 United States dollars	50,000
Venezuela	Equivalent of US \$20,000	20,000
Viet-Nam	Equivalent of US \$7,500	7,500
Yugoslavia	15,000,000 dinars	50,000
Total		\$18,953,499

(Here follow the names of the signatories for Afghanistan, Argentina, Australia¹, Austria, Bolivia, Brazil, Burma, Cambodia, Canada², Chile, China, Costa Rica, Cuba, Denmark, Ecuador, Egypt, El Savador, Ethiopia, Finland, France, Federal Republic of Germany, Greece, Guatemala, Haiti, Honduras, Iceland, India, Indonesia, Iran², Iraq, Ireland, Israel, Italy, Japan, Lebanon, Luxembourg, Mexico, Monaco, Netherlands, New Zealand², Nicaragua, Norway, Pakistan, Paraguay, Philippines, Saudi Arabia, Spain, Sweden, Switzerland², Syria, Thailand, Turkey, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, United States of America³, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia, the President of the Conference, the Secretary-General, and the Executive Secretary of the Conference.)

1. One per cent of the total contributions subject to a maximum equivalent to \$200,000 in Australian currency not convertible.
2. With the reservations mentioned during the Conference.
3. Eleven million four hundred thousand dollars (\$11,400,000) with the condition that the United States pledge may be increased to not more than Twelve Million Dollars in the event all pledges made prior to April 15, 1952 by Governments inclusive of the United States pledge of \$12,000,000 total \$20,000,000.

<i>Liste des Gouvernements</i>	<i>Montants en monnaie locale</i>	<i>Équivalents en dollars des États-Unis</i>
Libéria	12,000 dollars des États-Unis	12,000
Luxembourg	Équivalent en francs belges de 2,500 dollars des États-Unis	2,500
Mexique	300,000 pesos mexicains	34,682
Monaco	1,000,000 de francs français	2,857
Norvège	400,000 couronnes norvégiennes	55,999
Nouvelle-Zélande	45,000 livres néo-zélandaises	124,138
Pakistan	500,000 rupees pakistanaïses	151,103
Paraguay	5,000 dollars des États-Unis	5,000
Pays-Bas	1,520,000 florins	400,000
Philippines	100,000 pesos philippins	50,000
Royaume-Uni de Grande- Bretagne et d'Irlande du Nord	450,000 livres sterling	1,260,151
Salvador	5,000 dollars des États-Unis	5,000
Suède	2,000,000 de couronnes suédoises	386,623
Suisse	947,672 francs suisse	218,862
Syrie	25,000 livres syriennes	11,410
Thaïlande	425,000 bahts	34,000
Turquie	Équivalent de 182,000 dollars des États- Unis	182,000
Uruguay	50,000 dollars des États-Unis	50,000
Venezuela	Équivalent de 20,000 dollars des États- Unis	20,000
Vietnam	Équivalent de 7,500 dollars des États- Unis	7,500
Yougoslavie	15,000,000 de dinars	50,000
		<hr/>
Total		18,953,499

(Suivent les noms des signataires pour l'Afghanistan, l'Argentine, l'Australie¹, l'Autriche, la Bolivie, le Brésil, la Birmanie, le Cambodge, le Canada², le Chili, la Chine, le Costa-Rica, Cuba, le Danemark, l'Équateur, l'Égypte, le Salvador, l'Éthiopie, la Finlande, la France, la République fédérale d'Allemagne, la Grèce, le Guatemala, Haïti, le Honduras, l'Islande, l'Inde, l'Indonésie, l'Iran², l'Irak, l'Irlande, Israël, l'Italie, le Japon, le Liban, le Luxembourg, le Mexique, Monaco, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande², le Nicaragua, la Norvège, le Pakistan, le Paraguay, les Philippines, l'Arabie saoudite, l'Espagne, la Suède, la Suisse², la Syrie, la Thaïlande, la Turquie, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les États-Unis d'Amérique³, l'Uruguay, le Venezuela, la Yougoslavie, le Président de la Conférence, le Secrétaire général, le Secrétaire exécutif de la Conférence.)

(Traduction du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.)

1. Un pour cent du total des contributions, jusqu'à un maximum équivalent à 200,000 dollars en monnaie australienne inconvertible.
2. Avec les réserves mentionnées au cours de la Conférence.
3. Onze millions quatre cent mille (11,400,000) dollars, étant entendu que la contribution que les États-Unis s'engagent à verser pourra être portée à un maximum de douze millions de dollars au cas où la somme des contributions promises par les gouvernements avant le 15 avril 1952, y compris la contribution de 12,000,000 de dollars promise par les États-Unis, atteindrait 20,000,000 de dollars.



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 18 RECUEIL DES TRAITÉS

CA/EA/10
-52T/18

VISAS

Agreement between CANADA
and ITALY

Effected by Exchange of Notes
Signed at Rome October 10, 1952

In force November 9, 1952

VISAS

Accord entre le CANADA
et l'ITALIE

Intervenu par un Échange de Notes
Signées à Rome le 10 octobre 1952

En vigueur le 9 novembre 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 18 RECUEIL DES TRAITÉS

VISAS

Agreement between CANADA
and ITALY

Effected by Exchange of Notes
Signed at Rome October 10, 1952

In force November 9, 1952

VISAS

Accord entre le CANADA
et l'ITALIE

Intervenu par un Échange de Notes
Signées à Rome le 10 octobre 1952

En vigueur le 9 novembre 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and | Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery | Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1953.

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

SUMMARY

	PAGE
I Note, dated October 10, 1952, from the Ambassador of Canada to Italy to the Minister of Foreign Affairs of Italy	4
II Note, dated October 10, 1952, from the Minister of Foreign Affairs of Italy to the Ambassador of Canada to Italy	6
English translation of Italian Note	7
French translation of Canadian and Italian Notes	8

SOMMAIRE

	PAGE
I. Note, en date du 10 octobre 1952, adressée par l'Ambassadeur du Canada en Italie au Ministre des Affaires étrangères d'Italie	4
II Note, en date du 10 octobre 1952, adressée par le Ministre des Affaires étrangères d'Italie à l'Ambassadeur du Canada en Italie	6
Traduction anglaise de la note italienne	7
Traduction française des notes canadienne et italienne	8

EXCHANGE OF NOTES (October 10, 1952) BETWEEN CANADA AND ITALY CONSTITUTING AN AGREEMENT REGARDING THE ISSUANCE OF MULTI-ENTRY VISAS TO DIPLOMATIC REPRESENTATIVES, OFFICIALS AND NON-IMMIGRANTS

I

*The Canadian Ambassador to Italy to the Minister
of Foreign Affairs of Italy*

CANADIAN EMBASSY

ROME, October 10, 1952

Excellency,

I have the honour to refer to the non-immigrant visa modification understanding between Canada and Italy which was agreed upon by an exchange of Notes Verbale in 1950 and which came into effect on June 1, 1950.

The Canadian Government has taken into consideration your suggestion that Canada and Italy abolish Diplomatic and Courtesy visas but does not at this time wish to set a precedent for this type of agreement. I have been instructed by my Government, however, to suggest that the Italian Government and the Canadian Government conclude a reciprocal agreement regarding the issuance of multi-entry visas to diplomatic representatives and officials.

In order to have one agreement covering all aspects of visa modifications I have been instructed to suggest that the agreement embody the terms of the non-immigrant visa modification understanding which was agreed upon by Italy and Canada and came into effect on June 1, 1950. The Government of Canada is prepared to conclude with the Government of Italy an agreement in the following terms:

- A. (1) Diplomatic representatives and officials of Canada accredited in or posted to Italy, as well as members of their families and staffs, who hold diplomatic, special or service passports may obtain, upon entry to Italy, visas valid for an unlimited number of entries to or departures from Italy during the appointment of the representatives and officials concerned in that country or for the period of validity of their passports, whichever is the lesser.
- (2) Diplomatic representatives and officials of Italy accredited in or posted to Canada, as well as members of their families and staffs, who hold diplomatic, special or service passports may obtain upon entry to Canada visas valid for an unlimited number of entries to or departures from Canada during the appointment of the representatives and officials concerned in that country or for the period of validity of their passports, whichever is the lesser.
- B. (1) Italian citizens who are bona fide non-immigrants coming to Canada and who are in possession of valid national passports will receive with a minimum of delay from the competent Canadian diplomatic or consular authorities in Italy visas, free of charge, valid for an unlimited number of entries into Canada during a period of twelve months from the date of issue of such visas.

- (2) Canadian citizens who are bona-fide non-immigrants and who are in possession of valid national passports may, without previously obtaining an Italian visa, visit Italy for periods each not exceeding three consecutive months. This modification of entrance requirements does not apply to Canadian citizens who wish to enter the trust territory of Somaliland under Italian administration.
- (3) It is understood that this modification of entrance requirements does not exempt Italian and Canadian citizens, coming respectively to Canada and Italy, from the necessity of complying with the laws and regulations of the country concerned regarding the entry, residence (temporary or permanent) and employment or occupation of foreigners, and that persons who are unable to comply with the laws and regulations are liable to be refused leave to enter or land.

If the Government of Italy is prepared to accept the foregoing provisions, the Government of Canada has the honour to suggest that this note and the reply thereto of the Government of Italy shall constitute an agreement which shall take effect on the thirtieth day following the date of the latter's note.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

PIERRE DUPUY,
Ambassador.

II

*Minister of Foreign Affairs of Italy to the
Ambassador of Canada to Italy*

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

ROMA, 10 OTT. 1952

SIGNOR AMBASCIATORE,

con lettera in data odierna Vostra Eccellenza mi ha comunicato quanto segue:

(*See Note. No. 1*) "I have the honour, etc.

Mi è gradito comunicarLe che il Governo italiano accetta la proposte del Governo canadese e che la lettera di Vostra Eccellenza e la presente costituiranno un accordo fra i due Governi che entrerà in vigore nel termine di trenta giorni a partire da oggi.

Mi è gradita l'occasione per esprimerLe, Signor Ambasciatore, i sentimenti della mia più alta considerazione

DE GASPERI

(Translation)

II

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

ROME, October 10, 1952.

MR. AMBASSADOR:

You informed me of the following in your letter of even date:

.

I am pleased to inform you that the Italian Government accepts the proposal made by the Canadian Government and that Your Excellency's letter and this letter will constitute an agreement between the two governments which will enter into force in thirty days from now.

I take this opportunity, etc.

DE GASPERI

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (10 octobre 1952) CONSTITUANT UN ACCORD RELATIF À LA DÉLIVRANCE DE VISAS, COMPORTANT DES ENTRÉES MULTIPLES, AUX REPRÉSENTANTS DIPLOMATIQUES, FONCTIONNAIRES ET NON-IMMIGRANTS

I

*L'Ambassadeur du Canada en Italie au Ministre des
Affaires étrangères d'Italie*

AMBASSADE DU CANADA

ROME, le 10 octobre 1952

EXCELLENCE,

J'ai l'honneur de me référer à l'accord modifiant les formalités en matière de visas de non-immigrants intervenu entre le Canada et l'Italie en 1950, à la suite d'un échange de notes verbales, et entré en vigueur le 1^{er} juin 1950.

Le Gouvernement canadien a étudié votre proposition tendant à abolir entre le Canada et l'Italie les visas diplomatiques et de courtoisie, mais il préfère pour l'instant ne pas établir de précédent pour des accords de ce genre. Mon Gouvernement réalise me charge cependant de proposer que le Gouvernement italien et le Gouvernement canadien concluent un accord réciproque en vue de la délivrance aux représentants diplomatiques et officiels de visas valables pour plusieurs entrées.

Afin qu'un seul accord englobe toutes les modifications relatives aux visas, j'ai reçu instructions de proposer que le présent accord incorpore les dispositions de l'entente sur la modification des formalités en matière de visas de non-immigrants réalisée entre l'Italie et le Canada et entrée en vigueur le 1^{er} juin 1950. Le Gouvernement canadien est disposé à conclure avec le Gouvernement italien un accord conçu dans les termes suivants:

- A. (1) Les représentants diplomatiques et les fonctionnaires du Canada accrédités ou envoyés en mission en Italie, de même que les membres de leurs familles et de leur personnel, qui sont titulaires d'un passeport diplomatique, spécial ou de service, pourront obtenir, à leur entrée en Italie, des visas valables pour un nombre illimité d'entrées en Italie ou de sorties de ce pays pendant le séjour officiel des représentants ou des fonctionnaires intéressés dans ce pays ou pendant la durée de validité de leur passeport, la plus brève de ces deux périodes étant seule retenue.
- (2) Les représentants diplomatiques et les fonctionnaires d'Italie accrédités ou envoyés en mission au Canada, de même que les membres de leurs familles et de leur personnel, qui sont titulaires d'un passeport diplomatique, spécial ou de service, pourront obtenir, à leur entrée au Canada, des visas valables pour un nombre illimité d'entrées au Canada ou de sorties de ce pays pendant le séjour officiel des représentants ou des fonctionnaires intéressés dans ce pays ou pendant la durée de validité de leur passeport, la plus brève de ces deux périodes étant seule retenue.
- B. (1) Les ressortissants italiens qui se rendent au Canada à titre de non-immigrants de bonne foi et sont titulaires d'un passeport national valable recevront, dans le plus bref délai possible et à titre gracieux, des autorités diplomatiques ou consulaires compétentes du Canada en Italie, des visas valables pour un nombre illimité de voyages au Canada pendant une période de douze mois à partir de la date de délivrance desdits visas.

- (2) Les ressortissants canadiens non-immigrants de bonne foi et titulaires de passeports nationaux valables pourront, sans s'être munis au préalable d'un visa italien, se rendre en Italie pendant des périodes dont aucune ne devra dépasser trois mois consécutifs. Cette modification des conditions d'entrée ne s'applique pas aux ressortissants canadiens qui désirent se rendre dans le territoire sous tutelle de la Somalie, administré par l'Italie.
- (3) Il est entendu que les dispositions ci-dessus ne dispensent pas les ressortissants italiens et canadiens se rendant respectivement au Canada et en Italie de la nécessité de se conformer aux lois et règlements du pays intéressé concernant l'entrée, le séjour, l'établissement, et l'emploi ou la profession des étrangers, et que les personnes incapables de se conformer à ces lois et règlements sont exposées à se voir refuser la permission d'entrer ou de débarquer.

Si le Gouvernement italien agréé les dispositions ci-dessus, le Gouvernement canadien a l'honneur de proposer que la présente note et la réponse du Gouvernement italien constituent un accord qui entrera en vigueur le trentième jour à compter la date de ladite réponse.

Veillez agréer, Excellence, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

L'Ambassadeur du Canada,
PIERRE DUPUY

II

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

ROME, le 10 octobre 1952

EXCELLENCE,

Par votre lettre en date de ce jour, Votre Excellence m'a communiqué ce qui suit:

.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement italien agréé les propositions du Gouvernement canadien et que la lettre de Votre Excellence ainsi que la présente réponse constitueront un accord entre les deux Gouvernements, qui entrera en vigueur dans un délai de trente jours à compter d'aujourd'hui.

Je saisis cette occasion pour réitérer à Votre Excellence l'expression de ma très haute considération.

DE GASPERI



CANADA

19

TREATY SERIES 1952 No. 19 RECUEIL DES TRAITÉS

TELECOMMUNICATIONS



SUPPLEMENTARY AGREEMENT

Signed at London, October 1, 1952

In force October 1, 1952

TÉLÉCOMMUNICATIONS

ACCORD SUPPLÉMENTAIRE

Signé à Londres le 1^{er} octobre 1952

En vigueur le 1^{er} octobre 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 19 RECUEIL DES TRAITÉS

TELECOMMUNICATIONS

SUPPLEMENTARY AGREEMENT

Signed at London, October 1, 1952

In force October 1, 1952

TÉLÉCOMMUNICATIONS

ACCORD SUPPLÉMENTAIRE

Signé à Londres le 1^{er} octobre 1952

En vigueur le 1^{er} octobre 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.	
Queen's Printer and	Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery	Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1954	

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

SUMMARY

	PAGE
Text of the Agreement.....	4
Annex to the Agreement.....	6

SOMMAIRE

	PAGE
Texte de l'Accord.....	5
Annexe à l'Accord.....	7

**SUPPLEMENTARY AGREEMENT TO REVISE ARTICLE II OF THE AGREEMENT
ANNEXED TO THE FINAL ACT OF THE COMMONWEALTH-UNITED STATES
TELECOMMUNICATIONS MEETING, SIGNED AT LONDON ON 12th AUGUST,
1949¹**

The Governments of the United States of America, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Canada, Australia, New Zealand, the Union of South Africa, India, Pakistan, Ceylon and Southern Rhodesia;

Desiring to replace Article II of the Agreement annexed to the Final Act of the London Telecommunications Meeting signed on 12th August, 1949 (hereinafter called the Main Agreement), by the provisions contained in the Annex hereto;

Have agreed as follows:—

ARTICLE I

As from the date of the coming into force of the present Agreement the provisions of the Annex to the present Agreement shall be substituted for Article II of the Main Agreement, and the said Article II shall be abrogated.

ARTICLE II

The present Agreement, which is supplementary to and shall be read as one with the Main Agreement, shall come into force on the 1st of October, 1952.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised to that effect, have signed the present Agreement.

Done at London this 1st day of October, 1952, in the English language in a single copy, which shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and of which certified copies shall be furnished to the other signatory Governments.

(Here follow the names of the signatories for the United States of America, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Canada, Australia, New Zealand, the Union of South Africa, India, Pakistan, Ceylon and Southern Rhodesia.)

⁽¹⁾ Canada Treaty Series 1950, No. 2

(Traduction)

**ACCORD SUPPLÉMENTAIRE REVISANT L'ARTICLE II DE L'ACCORD ANNEXÉ À
L'ACTE FINAL DE LA RÉUNION DU COMMONWEALTH ET DES ÉTATS-UNIS
RELATIVE AUX TÉLÉCOMMUNICATIONS, SIGNÉ À LONDRES LE 12 AOÛT
1949¹**

Les Gouvernements des États-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de l'Union Sud-Africaine, de l'Inde, du Pakistan, de Ceylan et de la Rhodésie du Sud;

Désireux de remplacer l'Article II de l'Accord annexé à l'Acte final de la Réunion de Londres relative aux télécommunications, signé le 12 août 1949 (appelé ci-après l'Accord principal), par les dispositions de l'Annexe aux présentes;

Sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE PREMIER

Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, les dispositions de l'Annexe au présent Accord seront substituées à l'Article II de l'Accord principal, et ledit Article II sera abrogé.

ARTICLE II

Le présent Accord, qui est supplémentaire à l'Accord principal et sera réputé en faire partie, entrera en vigueur le 1^{er} octobre 1952.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord.

Fait à Londres ce premier jour d'octobre 1952, en langue anglaise en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, et dont des copies conformes seront fournies aux autres Gouvernements signataires.

(¹) Recueil des Traités du Canada 1950, n° 2

(Suivent les noms des Signataires pour les États-Unis d'Amérique, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Union Sud-Africaine, l'Inde, le Pakistan, le Ceylan et la Rhodésie du Sud)

ANNEX

ARTICLE II.—Telegraph Rates

Section 6.—Ceiling Collection Charges

(i) The ceiling rates for collection charges in respect of traffic exchanged between the United States on the one hand and each of the countries of the British Commonwealth on the other hand shall be as follows:—

For ordinary full rate telegrams, 30 cents or 2s. 2d. per word.

For letter telegrams, 15 cents or 1s. 1d. per word.

For ordinary rate press telegrams, 10 cents or 8½d. per word.

(ii) Any party to this Agreement may, upon ninety days' notice to the other parties to this Agreement, raise to a level above the respective ceiling rates established by this Section any rate which is at or below the ceiling.

(iii) The dollar and sterling ceiling rates prescribed in Sub-section (i) of this Section are approximately equivalent at \$2.80 to £1, but in the event of an alteration in the average of buying and selling rates for telegraphic transfer of dollars and sterling by more than 2 per cent from \$2.80 to £1, arrangements shall be made promptly at the request of any country for consultation between the parties to this Agreement as to the appropriate adjustments of the ceiling rates.

(iv) In any country other than the United States and the United Kingdom, the ceiling rates for collection charges in local currency shall be the approximate equivalent of the dollar and sterling ceiling rates prescribed in this Section at the current rate of exchange between the local currency and the dollar or pound sterling.

NOTE—The press rate within the British Commonwealth may be extended to press traffic between the countries of the British Commonwealth and any other country.

Section 7.—Terminal and Transit Charges

(i) Terminal and transit charges shall be regarded as payments for services rendered. The terminal charges are payable for traffic originating in or destined for a country. The transit charges are payable for traffic carried across the territory of a country for onward transmission beyond that country.

(ii) For the purpose of assessing terminal and transit charges for the traffic referred to in paragraph (i) of this Section, countries shall be classified in two categories, as follows:—

(a) Countries of extensive area, namely, Canada, Australia, India, Union of South Africa, Pakistan and the Continental United States.

(b) All other countries.

Section 8.—Accounting

(i) The rates which shall be used for the purpose of accounting for traffic exchanged between the United States on the one hand and each of the countries of the British Commonwealth on the other hand (in this Section referred to as

ANNEXE

ARTICLE II—TARIFS TÉLÉGRAPHIQUES

Section 6—Taxes maximums à percevoir

(i) Les tarifs maximums des taxes à percevoir au titre du trafic échangé entre les États-Unis, d'une part, et chacun des pays du Commonwealth britannique, d'autre part, seront les suivants:

Pour les télégrammes ordinaires à plein tarif, 30 cents ou 2 shillings 2 pence par mot.

Pour les lettres-télégrammes, 15 cents ou 1 shilling 1 penny par mot.

Pour les télégrammes de presse à tarif ordinaire, 10 cents ou 8 pence et demi par mot.

(ii) Toute Partie au présent Accord pourra, sur préavis de quatre-vingt-dix jours aux autres Parties à l'Accord, porter à un niveau supérieur aux tarifs maximums respectifs établis par la présente Section tout taux égal ou inférieur audit maximum.

(iii) Les tarifs maximums établis en dollars et en livres sterling et prévus à l'alinéa (i) de la présente Section sont à peu près équivalents au taux de \$2.80 pour 1 livre sterling mais dans l'éventualité d'un écart du cours moyen d'achat et de vente pour le transfert télégraphique de dollars et de sterling dépassant 2 p. 100 par rapport à cette équivalence (\$2.80 pour 1 livre sterling), des dispositions seront prises à bref délai à la demande de tout pays, pour que les Parties au présent Accord se consultent au sujet du redressement approprié des tarifs maximums.

(iv) Dans tout pays autre que les États-Unis et le Royaume-Uni, les tarifs maximums des taxes à percevoir en monnaie locale seront l'équivalent approximatif des tarifs maximums en dollars et en sterling établis par la présente Section, calculé selon le change du jour entre la monnaie locale et le dollar ou la livre sterling.

NOTE—Le tarif appliqué aux informations de presse dans le Commonwealth britannique pourra être étendu au trafic de presse entre les pays du Commonwealth britannique et tout autre pays.

Section 7—Taxes terminales et de transit

(i) Les taxes terminales et de transit seront considérées comme des paiements de services rendus. Les taxes terminales sont payables à l'égard du trafic en provenance ou à destination d'un pays. Les taxes de transit sont payables à l'égard du trafic acheminé à travers le territoire d'un pays en vue de sa transmission au dehors de ce pays.

(ii) Lorsqu'il s'agira d'estimer les taxes terminales et de transit à percevoir à l'égard du trafic visé à l'alinéa (i) de la présente Section, les pays seront divisés en deux catégories, ainsi qu'il suit:

a) Les pays de grande superficie, c'est-à-dire le Canada, l'Australie, l'Inde, l'Union Sud-Africaine, le Pakistan et les États-Unis continentaux.

b) Tous les autres pays.

Section 8—Comptabilité

(i) Les tarifs qui seront appliqués, en vue de la comptabilité, au trafic échangé entre les États-Unis, d'une part, et chacun des pays du Commonwealth britannique, d'autre part (appelés dans la présente Section "tarifs de comp-

"the accounting rates") shall be expressed in dollars, and accounts shall be kept in that currency by the parties concerned.

(ii) The accounting rates are made up of the following components, namely, terminal charges, transit charges, cable parcours charges and wireless parcours charges.

(iii) The accounting rates and each component of the accounting rates shall be the rates and components of rates which were in force for the purpose of accounting on 1st July, 1952.

(iv) Subject to any special arrangements, the terminal charges and transit charges for an ordinary full rate word shall be:—

(a) A terminal charge of 4 cents for countries referred to in paragraph (ii) (a) of Section 7 and $2\frac{1}{2}$ cents for countries referred to in paragraph (ii) (b) of that Section.

(b) A transit charge of $3\frac{1}{2}$ cents for countries referred to in the said paragraph (ii) (a) and $1\frac{2}{3}$ cents for countries referred to in the said paragraph (ii) (b)

and the terminal and transit charges for other categories of telegrams shall bear the same proportion to the accounting rates for such categories.

(v) The variation of any rate of collection charge within the ceilings referred to in Section 6, or the raising of any rate of collection charge above such ceilings, or the existence of different rates of collection charge in the two directions, shall not involve any variation of the accounting rates or of the separate components of the accounting rates laid down in paragraph (iv) of this Section.

(vi) For traffic carried by direct radio-telegraph circuits, the portion of the accounting rate remaining after deduction of terminal and transit charges shall be divided equally between the transmitting and receiving organisations.

(vii) Provided the charges accruing to the other international carriers are not affected, the division of charges between an international carrier and its corresponding domestic carrier shall be of no concern to the other international carriers.

Section 9.—Payment of Balances

Payment of the balance of the accounts shall be made in the currency of the creditor party. Where payment is due in a currency other than dollars, conversion of the dollar balance in the account into the currency of payment shall be made at the rate current for telegraphic transfers of that currency in terms of dollars at the time of payment.

Section 10.—General Provisions

(i) All references in this Article to dollars and cents and to pounds, shillings and pence, are to United States and United Kingdom currencies respectively.

(ii) The application of Sections 7, 8 and 9 of this Agreement to existing contracts and the specific arrangements to give effect to them shall be considered by the parties concerned. Special arrangements as to matters covered

tabilité), seront établis en dollars, et la comptabilité sera tenue dans cette monnaie par les parties intéressées.

(ii) Les tarifs de comptabilité sont composés des éléments suivants: taxes terminales, taxes de transit, taxes de parcours par câble et taxe de parcours par T.S.F.

(iii) Les tarifs de comptabilité et chaque élément composant des tarifs de comptabilité seront les tarifs et les éléments composant des tarifs qui étaient en vigueur, pour fins de comptabilité, le 1^{er} juillet 1952.

(iv) Sous réserve de toutes dispositions spéciales, les taxes terminales et de transit par mot ordinaire à plein tarif seront les suivantes:

- a) Une taxe terminale de 4 cents pour les pays visés à l'alinéa (ii) a) de la Section 7 et de 2 cents et demi pour les pays visés à l'alinéa (ii) b) de cette Section,
- b) Une taxe de transit de 3 cents et demi pour les pays visés à l'alinéa précité (ii) a) et de 1 cent et deux tiers pour les pays visés à l'alinéa précité (ii) b),

et les taxes terminales et de transit afférentes aux autres catégories de télégrammes seront dans le même rapport avec les tarifs de comptabilité intéressant lesdites catégories.

(v) La variation de tout tarif de la taxe à percevoir dans les limites des maximums prévus à la Section 6, ou la majoration de tout tarif de la taxe à percevoir au delà de ces maximums, ou l'existence de divers tarifs de la taxe à percevoir dans les deux sens n'entraînera aucune variation des tarifs de comptabilité ni des éléments composants séparés des tarifs de comptabilité prévus à l'alinéa (iv) de la présente Section.

(vi) En ce qui concerne le trafic assuré par les circuits radio-télégraphiques directs, le solde du tarif de comptabilité qui subsistera après déduction des taxes terminales et de transit sera réparti également entre les services de transmission et les services de réception.

(vii) Sans préjudice des taxes revenant aux autres voies internationales, la répartition des taxes entre une voie internationale et la voie nationale correspondante ne concernera en rien les autres voies internationales.

Section 9—Règlement des soldes

Le règlement des soldes de comptes sera effectué dans la monnaie du pays créditeur. Dans les cas où un règlement devra être effectué dans une monnaie autre que le dollar, la conversion dans cette autre monnaie du solde en dollars du compte sera faite au taux appliqué alors aux transferts télégraphiques de cette monnaie et calculée selon le taux du dollar lors du règlement.

Section 10—Dispositions générales

(i) Chaque fois que dollars et cents et livres, shillings et pence sont mentionnés au présent Article, il s'agit des devises qui ont cours respectivement aux États-Unis et au Royaume-Uni.

(ii) Les parties intéressées auront égard à l'application des Sections 7, 8 et 9 du présent Accord aux contrats existants, ainsi qu'aux dispositions précises nécessaires à leur exécution. Des conventions particulières sur les questions

by Sections 7, 8 and 9 of this Agreement, and differing from its provisions, may be concluded at any time between the United States and any country (or countries) of the British Commonwealth on the understanding that such country (or countries) will, before concluding any such special arrangements, consult, as necessary, as to its effect, with the other parties to this Agreement.

visées aux Sections 7, 8 et 9 du présent Accord, et différent de ses dispositions, pourront être conclues en tout temps entre les États-Unis et un ou plusieurs pays du Commonwealth britannique, à condition que ledit (ou lesdits) pays consultent au préalable, les cas échéant, les autres Parties à l'Accord quant aux effets desdites conventions particulières.

Doc
Can
E

Canada, External Affairs, Dept.

20



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 20 RECUEIL DES TRAITÉS

CAIEA10
-52 T20

NAVIGATION

International Convention for the Safety
of Life at Sea, 1948

Done at London, June 10, 1948

Signed by Canada, June 10, 1948

Instrument of Acceptance of Canada
deposited February 1, 1951

In force for Canada November 19, 1952

NAVIGATION

Convention internationale pour la sauvegarde
de la vie humaine en mer, 1948

Fait à Londres le 10 juin 1948

Signée par le Canada le 10 juin 1948

Instrument d'acceptation du Canada déposé
le 1^{er} février 1951

En vigueur pour le Canada le 19 novembre 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 20 RECUEIL DES TRAITÉS

NAVIGATION

International Convention for the Safety
of Life at Sea, 1948

Done at London, June 10, 1948

Signed by Canada, June 10, 1948

Instrument of Acceptance of Canada
deposited February 1, 1951

In force for Canada November 19, 1952

NAVIGATION

Convention internationale pour la sauvegarde
de la vie humaine en mer, 1948

Fait à Londres le 10 juin 1948

Signée par le Canada le 10 juin 1948

Instrument d'acceptation du Canada déposé
le 1^{er} février 1951

En vigueur pour le Canada le 19 novembre 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and Controller of Stationery
Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie

Ottawa, 1957.

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948

The Governments of the Argentine Republic, the Commonwealth of Australia, Belgium, the Republic of the United States of Brazil, Canada, the Republic of Chile, the Republic of China, Denmark, Egypt, the Republic of Finland, the French Republic, Greece, the Republic of Iceland, India, Ireland, the Italian Republic, the Netherlands, New Zealand, Norway, Pakistan, the Republic of Panama, the Republic of the Philippines, the Republic of Poland, the Portuguese Republic, the Union of South Africa, Sweden, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the United States of America, the Union of Soviet Socialist Republics and the Federative People's Republic of Yugoslavia, being desirous of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto:

Considering that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention to replace the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929:

Have appointed their Plenipotentiaries, namely:—

The Argentine Republic

Captain Don Alberto J. ODDERA, Naval Attaché, Argentine Embassy, London.

Commander Don Juan Eugenio PEFFABET, Chief of Regime and Safety of Navigation Services Division in the Maritime and River Transit Service—Maritime Prefecture—Navy Department.

Lieutenant Don Jorge R. MARTINEZ-VIVOT, Naval Engineer, Navy Department.

The Commonwealth of Australia

Captain Norman Gerald ROSKRUGE, Acting Director of Navigation, Marine Branch, Department of Shipping and Fuel.

Mr. Sydney POLLOCK, Engineer and Ship Surveyor-in-Chief, Marine Branch, Department of Shipping and Fuel.

Belgium

Mr. G. BERTRAND, Engineer in Chief, Director of the Marine Administration.

Mr. F. Van GOOL, Nautical Adviser, Marine Administration.

The Republic of the United States of Brazil

Vice-Admiral Gustavo GOULART (Retd.), President, Maritime Tribunal.

Rear-Admiral Antonio Alves CAMARA, Director-General, Hydrographic and Navigation Department in the Ministry of the Navy.

Captain Paulo Nogueira PENIDO, Naval Attaché, Brazilian Embassy.

Commander J. C. Rego MONTEIRO, Naval Constructor, Head of the Technical Division, Rio de Janeiro Naval Yard.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948

Les Gouvernements de la République Argentine, du Commonwealth d'Australie, de la Belgique, de la République des Etats-Unis du Brésil, du Canada, de la République du Chili, de la République de Chine, du Danemark, de l'Egypte, de la République de Finlande, de la République française, de la Grèce, de la République d'Islande, de l'Inde, de l'Irlande, de la République italienne, des Pays-Bas, de la Nouvelle Zélande, de la Norvège, du Pakistan, de la République de Panama, de la République des Philippines, de la République de Pologne, de la République portugaise, de l'Union Sud-Africaine, de la Suède, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, des Etats-Unis d'Amérique, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques et de la République fédérative populaire de Yougoslavie, désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règles uniformes à l'effet de sauvegarder la vie humaine en mer;

Considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est la conclusion d'une Convention destinée à remplacer la Convention de 1929 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer ;

Ont désigné les Plénipotentiaires suivants :

Le Gouvernement de la République Argentine:

Le Capitaine de vaisseau Don Alberto J. ODDERA, Attaché Naval près l'Ambassade de la République Argentine à Londres.

Le Capitaine de frégate (R) Don Juan Eugenio PEFFABET, Chef de division des Services du Régime et de la Sécurité de la Navigation maritime et fluviale—Préfecture Maritime—Ministère de la Marine.

Lieutenant Ingénieur Constructeur naval Don Jorge R. MARTINEZ-VIVOT, Ministère de la Marine.

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie:

Le Capitaine de vaisseau Norman ROSKRUGE, Directeur par intérim de la Navigation, branche maritime, Ministère de la Navigation et des Combustibles.

Mr. Sydney POLLOCK, Ingénieur et Inspecteur en Chef des Navires, branche maritime, Ministère de la Navigation et des Combustibles.

Le Gouvernement belge:

Monsieur G. BERTRAND, Ingénieur en Chef, Directeur à l'Administration de la Marine.

Monsieur F. Van GOOL, Conseiller Nautique à l'Administration de la Marine.

Le Gouvernement des Etats-Unis de Brésil:

Le Vice-Amiral Gustavo GOULART (R), Président du Tribunal Maritime.

Le Contre-Amiral Antonio Alves CAMARA, Directeur général du Département de l'hydrographie et de la Navigation au Ministère de la Marine.

Le Capitaine de vaisseau Paulo Nogueira PENIDO, Attaché Naval près l'Ambassade des Etats-Unis du Brésil.

Commandant J. C. Rego MONTEIRO, Constructeur naval, chef de la division technique—Arsenal à Rio de Janeiro.

Canada

Mr. Jules LÉGER, Officer of the High Commissioner for Canada in London.

Mr. H. V. ANDERSON, Director of Marine Services.

The Republic of Chile

Commander Kaare OLSEN, Naval Attaché, Chilean Embassy, London.

The Republic of China

His Excellency Dr. Tien-Hsi CHENG, Ambassador.

Denmark

Mr. Ove NIELSEN, Head of Shipping Department, Royal Ministry of Trade, Industry and Shipping.

Mr. Aage H. LARSEN, Principal, Technical Section, Royal Ministry of Trade, Industry and Shipping.

Mr. Arnold POULSEN, Civil Engineer, Adviser to the Royal Ministry of Trade, Industry and Shipping on Radio and Electrical Technique.

Mr. A. BACHE, Deputy Head of Section, Royal Ministry of Trade, Industry and Shipping. Secretary to the Delegation.

Mr. T. C. CHRISTENSEN, Shipowner. Member of the Board of Directors of the Danish Steamship Owners' Association.

Captain Th. PETERSEN, Secretary, Danish Steamship Owners' Association.

Captain J. Kastrup OLSEN, Chairman, General Danish Association of Master Mariners.

Mr. H. RASMUSSEN, Manager of the Firemen's Union of Denmark.

Egypt

Mr. Choukry Costandi FANOUS, Consul-General for Egypt in London.

The Republic of Finland

Captain William SÖDERMAN, Head of Marine Department of the Board of Navigation.

The French Republic

Mr. G. ANDUZE-FARIS, Secretary-General of the Merchant Marine.

Greece

Captain Antoine BACHAS, R.H.N.F., Greek Ministry of Mercantile Marine, London.

The Republic of Iceland

His Excellency Mr. Stefan THORVARDSSON, Icelandic Minister to Great Britain.

India

Mr. V. K. Krishna MENON, High Commissioner for India in the United Kingdom.

Sir Raghavan PILLAI, Indian Chargé d'Affaires, Paris.

Le Gouvernement du Canada:

Mr. Jules LÉGER, Etat-Major du Haut-Commissaire à Londres.

Mr. H. V. ANDERSON, Directeur des Services de la Marine.

Le Gouvernement du Chili:

Le Commandant Kaare OLSEN, Attaché Naval près l'Ambassade du Chili à Londres.

Le Gouvernement de la République de Chine:

Son Excellence le Dr. Tien-Hsi CHENG, Ambassadeur.

Le Gouvernement du Danemark:

Mr. Ove NIELSEN, Directeur des Services de la Marine Marchande, Ministère Royal du Commerce, de l'Industrie et de la Marine Marchande.

Mr. Aage H. LARSEN, Chef de la Section Technique, Ministère Royal du Commerce, de l'Industrie et de la Marine Marchande.

Mr. Arnold POULSEN, Ingénieur Civil, Conseiller technique en matière de radiotélégraphie et d'électricité, Ministère du Commerce.

Mr. A. BACHE, faisant fonction de Chef de Section, Ministère Royal du Commerce, de l'Industrie et de la Marine Marchande, Secrétaire de la Délégation.

Mr. T. C. CHRISTENSEN, Armateur, membre du Comité des Armateurs Danois.

Le Capitaine Th. PETERSEN, Secrétaire du Comité des Armateurs Danois.

Le Capitaine J. Kastrup OLSEN, Président de l'Association Générale Danoise des Capitaines de la Marine Marchande.

Mr. H. RASMUSSEN, Secrétaire Général du Syndicat des Chauffeurs.

Le Gouvernement de l'Egypte:

M. Choukry Costandi FANOUS, Consul Général d'Egypte à Londres.

Le Gouvernement de la République de Finlande:

Le Capitaine William SÖDERMAN, Directeur de la Marine au Ministère de la Navigation.

Le Gouvernement de la République française:

Monsieur G. ANDUZE-FARIS, Secrétaire Général de la Marine Marchande.

Le Gouvernement de la Grèce:

Le Capitaine de vaisseau Antoine BACHAS, Ministère hellénique de la Marine Marchande, Londres.

Le Gouvernement d'Islande:

Son Excellence M. Stefan THORVARDSSON, Ministre d'Islande en Grand-Bretagne.

Le Gouvernement de l'Inde:

Mr. V. K. Krishna MENON, Haut-Commissaire pour l'Inde dans le Royaume-Uni.

Sir Raghavan PILLAI, Chargé d'Affaires pour l'Inde à Paris.

Mr. M. A. MASTER, General Manager, Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.

Mr. R. S. MANI, Deputy High Commissioner for India in the United Kingdom.

Captain S. A. T. BULLOCK, Nautical Adviser, Government of India.

Lieutenant Commander T. B. BOSE, R.I.N., Principal Engineer and Ship Surveyor, Mercantile Marine Department, Calcutta.

Ireland

Mr. Denis DEVLIN, First Counsellor, Office of the High Commissioner for Ireland.

Miss Thekla J. BEERE, Principal Officer, Department of Industry and Commerce.

The Italian Republic

Lieutenant-General of the Captains of the Port Giulio INGIANNI, Former Director-General of the Mercantile Marine. Chairman of the Italian Safety of Navigation Committee.

The Netherlands

Mr. P. S. van't HAAFF, Inspector-General of Shipping.

Mr. A. J. W. van ANROOY, Chief of the Mobile Telegraphy and Radiotelephony Services.

Captain G. J. BARENDSE, Former Commodore of the Holland America Line.

Captain J. F. van MUIJLWIJK, Treasurer of the Merchant Navy Captains' and Officers' Union.

Mr. E. SMIT FZN, Naval Architect, Adviser to the Shipping Inspection Service.

Mr. D. HUDIG, Former Director of the Royal Netherlands Steam Navigation Company.

Mr. T. M. PELLINKHOF, Chief of Labour Section of the Directorate-General of Shipping.

New Zealand

Engineer Lieutenant-Commander Edward BROWN, R.N., Chief Surveyor of Ships, Marine Department.

Mr. Victor G. BOIVIN, Deputy Chief Surveyor of Ships, Marine Department.

Norway

Captain E. BRYN, Director of Shipping, Ministry of Industry, Trade and Shipping.

Mr. J. SCHONHEYDER, Engineer-in-Chief, Ministry of Industry, Trade and Shipping.

Commander O. I. LOENNECHEN, Commander, R.N.R., and Vice-President in the Norwegian Shipowners' Association.

Captain Chr. MEYER, R.N. (Retd.), Former Director in the Norwegian Shipowners' Association.

Mr. M. A. MASTER, Directeur Général de la Scindia Steam Navigation Company, Bombay.

Mr. R. S. MANI, Haut-Commissaire adjoint pour l'Inde dans le Royaume-Uni.

Le Capitaine S. A. T. BULLOCK, Conseiller nautique du Gouvernement de l'Inde.

Le Capitaine de Corvette T. B. BOSE, R.I.N., Ingénieur principal et Inspecteur de navire, Département de la Marine Marchande, Calcutta.

Le Gouvernement de l'Irlande:

Mr. Denis DEVLIN, Premier Conseiller, Bureau du Haut-Commissaire de l'Irlande.

Miss. Thekla J. BEERE, chef de service, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le Gouvernement de la République italienne:

Lieutenant général des Capitaineries de Port Giulio INGIANNI, Ancien Directeur général de la Marine Marchande et Président du Comité italien pour la Sécurité de la Navigation.

Le Gouvernement des Pays-Bas:

M. P. S. van HAAFF, inspecteur-général de la navigation.

M. A. J. W. van ANROOY, inspecteur de la radiotélégraphie côtière et navale.

Le Capitaine G. J. BARENDE, ancien capitaine de la société anonyme de navigation, dite Holland-Amerika Lijn.

Le Capitaine J. F. van MUIJLWIJK, trésaurier de l'Union des capitaines et officiers de la Marine Marchande.

M. E. SMIT FZN, ingénieur, conseil de construction navales auprès de l'Inspection de la navigation.

M. D. HUDIG, armateur, ancien directeur de la Société anonyme Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij.

M. T. M. PELLINKHOF, docteur en droit, fonctionnaire du Directorat Général de la Navigation.

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande:

Le Capitaine de Corvette mécanicien Edward BROWN, Chef de la Surveillance des Navires, Ministère de la Marine.

Mr. Victor G. BOIVIN, Sous-chef de la Surveillance des Navires, Ministère de la Marine.

Le Gouvernement de la Norvège:

Le Capitaine E. BRYN, Directeur de la Navigation, Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

Mr. J. SCHONHEYDER, Ingénieur en Chef, Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

Le Capitaine de Frégate (cadre de réserve) O. I. LOENNECHEN, Marine Royale Norvégienne et vice-président de l'Association des Armateurs de Norvège.

Le Capitaine de vaisseau, Chr. MEYER, R.N., en retraite, Ancien Directeur de l'Association des Armateurs de Norvège.

Captain E. TONNESEN, Captain, Merchant Marine, and Chairman in the Norwegian Shipmaster Association.

Mr. Johs. E. JOHANSEN, Secretary-General of the Norwegian Ship-engineers' Union.

Mr. E. H. OTTERSEN, Radio Operator, Secretary in the Norwegian Seaman's Union.

Pakistan

Mr. H. I. RAHIMTOOLA, High Commissioner for Pakistan in London.

The Republic of Panama

Senor Eusebio A. MORALES, Counsellor at the Panamanian Legation in London.

The Republic of the Philippines

The Hon. Ramon J. FERNANDEZ, Minister designate.

The Republic of Poland

Captain H. BORAKOWSKI, Technical Shipping Adviser, Ministry of Shipping, Warszawa.

Captain Czeslaw ANTKOWIAK, Director of London Branch Office, Gdynia-America Line Limited.

The Portuguese Republic

Senhor Joao de Deus RAMOS, Counsellor to Embassy in London.

Commander Jose C. da ROCHA, Naval Attaché, Portuguese Embassy in London.

Constructor Commander Raul Alberto Soares da COSTA, Portuguese Navy. Division of Merchant Marine, Lisbon.

Lieut.-Commander Alfredo de Oliveira BAPTISTA, Portuguese Navy Division of Communications, Lisbon.

Captain Luiz Armando de LOURA, Portuguese Merchant Marine.

Sweden

Mr. Karl Hjalmar SJÖHOLM, Chief of Division to the Board of Trade

The Union of South Africa

Mr. Reginald Gough PALMER, Senior Clerk of Department of Customs and Excise.

Captain G. A. CHETTLE, Examiner of Masters and Mates; Surveyor of Ships; Department of Customs and Excise.

The Union of Soviet Socialist Republics

- Le Capitaine E. TONNESEN, Marine marchande, et Président de l'Association Norvégienne des Capitaines de la Marine Marchande.
- Mr. Johs. E. JOHANSEN, Secrétaire général de l'Union norvégienne des Mécaniciens de Marine.
- Mr. E. H. OTTERSEN, Opérateur de Radiotélégraphie, Secrétaire de l'Union Norvégienne des Marins.

Le Gouvernement du Pakistan:

- Mr. H. I. RAHIMTOOLA, Haut-Commissaire pour le Pakistan à Londres.

Le Gouvernement de la République du Panama:

- Señor Eusebio A. MORALES, Conseiller à la Légation du Panama à Londres.

Le Gouvernement des Philippines:

- L'Honorable Ramón J. FERNANDEZ, Ministre.

Le Gouvernement de la République de Pologne:

- Le Capitaine H. BORAKOWSKI, Conseiller technique de la Navigation, Ministère de la Navigation. Warszawa.
- Le Capitaine Czeslaw ANTKOWIAK, Directeur de l'Agence Gdynia—American Lines à Londres.

Le Gouvernement de la République du Portugal:

- Senhor Joao de Deus RAMOS, Conseiller à l'Ambassade du Portugal à Londres.
- Capitaine de Frégate José C. DA ROCHA, Attaché naval à l'Ambassade du Portugal à Londres.
- Ingénieur principal de construction navale Raul Alberto Soares da COSTA, Marine Portugaise, Directeur de la Marine Marchande, Ministère de la Marine, Lisbonne.
- Le Capitaine Luiz Armando de LOURA, Marine Marchande Portugaise.
- Le Capitaine de corvette Alfredo de Oliveira BAPTISTA, Branche des communications au Ministère de la Marine.

Le Gouvernement de la Suède:

- Mr. Karl Hjalmar SJÖHOLM, Chef de division au Ministère du Commerce.

Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine:

- Mr. Reginald Gough PALMER, Chef de Bureau au Département des Douanes.
- Le Capitaine G. A. CHETTLE, Examineur pour les Capitaines et les seconds-Capitaines, Inspecteur des navires au Département des Douanes.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes:

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Rt. Hon. Sir John ANDERSON, Chairman of the Port of London Authority.

Sir Gilmour JENKINS, Permanent Secretary of the British Ministry of Transport.

Mr. N. A. GUTTERY, Under-Secretary, British Ministry of Transport.

The United States of America

Admiral Joseph F. FARLEY, Commandant of the United States Coast Guard.

Mr. Jesse E. SAUGSTAD, Chief of the Shipping Division, Department of State.

The Federative People's Republic of Yugoslavia

Mr. Luke DANCEVIC, Director—Directorate of Shipping, Split.

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed as follows:—

Article I

(a) The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and of the Regulations annexed thereto, which shall be deemed to constitute an integral part of the present Convention. Every reference to the present Convention implies at the same time a reference to these Regulations.

(b) The Contracting Governments undertake to promulgate all laws, decrees, orders and regulations and to take all other steps which may be necessary to give the present Convention full and complete effect, so as to ensure that, from the point of view of safety of life, a ship is fit for the service for which it is intended.

Article II

The ships to which the present Convention applies are ships registered in countries the Governments of which are Contracting Governments, and ships registered in territories to which the present Convention is extended under Article XIII.

Article III*Laws, Regulations, Reports*

The Contracting Governments undertake to communicate to the Inter-governmental Maritime Consultative Organisation (hereinafter called the Organisation)—

(a) the text of laws, decrees, orders and regulations which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;

(b) all available official reports or official summaries of reports in so far as they show the results of the provisions of the present Convention, provided always that such reports or summaries are not of a confidential nature; and

Le Gouvernement du Royaume-Uni:

Le Très Honorable Sir John ANDERSON, Président de l'Administration du Port de Londres.

Sir Gilmour JENKINS, Secrétaire Permanent du Ministère des Transports.

Mr. N. A. GUTTERY, Sous-Secrétaire, Ministère des Transports.

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique:

L'Amiral Joseph F. FARLEY, Commandant de la Coast Guard des Etats-Unis d'Amérique.

Mr. Jesse E. SAUGSTAD, Chef de la division de la Navigation, Département d'Etat.

Le Gouvernement de Yougoslavie:

M. Luke DANCEVIC, Directeur de la Navigation à Split.

qui, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:—

Article I

(a) Les Gouvernements Contractants s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention et des Règles y annexées, qui seront considérées comme partie intégrante de la présente Convention. Toute référence à la présente Convention implique en même temps une référence à ces Règles.

(b) Les Gouvernements Contractants s'engagent à promulguer toutes lois, tous décrets, ordres, et règlements et à prendre toutes autres mesures nécessaires pour donner à la Convention son plein et entier effet, afin de garantir, que du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, un navire est apte au service auquel il est destiné.

Article II

Les navires auxquels s'applique la présente Convention sont les navires immatriculés dans les Pays dont le Gouvernement est un Gouvernement Contractant, et les navires immatriculés dans les territoires auxquels la présente Convention est étendue en vertu de l'Article XIII.

Article III*Lois, Règlements, Rapports*

Les Gouvernements Contractants s'engagent à communiquer à l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (ci-après dénommée l'Organisation)—

- (a) le texte des lois, décrets, ordres et règlements qui auront été promulgués sur les différentes matières qui entrent dans le champ de la présente Convention;
- (b) tous les rapports officiels, ou résumés officiels de rapports dont ils pourraient disposer, dans la mesure où ces documents feront apparaître les résultats des dispositions de la présente Convention, et à la condition, bien entendu, que ces rapports ou résumés de rapports n'aient pas un caractère confidentiel;

- (c) a sufficient number of specimens of their Certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments for the information of their officers.

Article IV

Cases of Force Majeure

(a) No ship, which is not subject to the provisions of the present Convention at the time of its departure on any voyage, shall become subject to the provisions of the present Convention on account of any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of *force majeure*.

(b) Persons who are on board a ship by reason of *force majeure* or in consequence of the obligation laid upon the master to carry shipwrecked or other persons shall not be taken into account for the purpose of ascertaining the application to a ship of any provisions of the present Convention.

Article V

Carriage of Persons in Emergency

(a) For the purpose of moving persons from any territory in order to avoid a threat to the security of their lives a Contracting Government may permit the carriage of a larger number of persons in its ships than is otherwise permissible under the present Convention.

(b) Such permission shall not deprive other Contracting Governments of any right of control under the present Convention over such ships which come within their ports.

(c) Notice of any such permission, together with a statement of the circumstances, shall be sent to the Organisation by the Contracting Government granting such permission.

Article VI

Suspension in Case of War

(a) In case of war, Contracting Governments which consider that they are affected, whether as belligerents or as neutrals, may suspend the whole or any part of the Regulations annexed hereto. The suspending Government shall immediately give notice of such suspension to the Organisation.

(b) Such suspension shall not deprive other Contracting Governments of any right of control under the present Convention over the ships of the suspending Government when such ships are within their ports.

(c) The suspending Government may at any time terminate such suspension and shall immediately give notice of such termination to the Organisation

(d) The Organisation shall notify all Contracting Governments of any suspension or termination of suspension under this Article.

- (c) un nombre suffisant de spécimens des Certificats délivrés par eux, conformément aux dispositions de la présente Convention, en vue de les faire tenir aux Gouvernements Contractants qui les porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires.

Article IV

Cas de Force Majeure

(a) Un navire qui n'est pas soumis, au moment de son départ pour un voyage quelconque, aux prescriptions de la présente Convention ne doit pas être astreint à ces prescriptions en raison d'un déroutement quelconque au cours de son voyage projeté, si ce déroutement est provoqué par le mauvais temps ou par toute autre cause de force majeure.

(b) Les personnes qui se trouvent à bord d'un navire par raison de force majeure ou qui s'y trouvent par suite de l'obligation imposée au Capitaine de transporter soit des naufragés, soit d'autres personnes, ne doivent pas entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de vérifier l'application aux navires d'une prescription quelconque de la présente Convention.

Article V

Transport des Personnes en cas d'urgence

(a) Pour assurer l'évacuation des personnes d'un territoire quelconque en vue de les soustraire à une menace à la sécurité de leur vie, un Gouvernement Contractant peut permettre le transport sur ses navires d'un nombre de personnes supérieur au nombre permis en d'autres circonstances par la présente Convention.

(b) Une autorisation de cette nature ne prive pas les autres Gouvernements Contractants du droit de contrôle, aux termes de la présente Convention, sur de tels navires lorsque ces navires se trouvent dans les ports des dits Gouvernements.

(c) Avis de toute autorisation de cette nature sera envoyé à l'Organisation par le Gouvernement qui l'a accordée en même temps qu'un rapport sur les circonstances de fait.

Article VI

Suspension en Cas de Guerre

(a) Dans le cas d'une guerre les Gouvernements Contractants qui se considèrent comme affectés par elle, soit comme belligérants, soit comme neutres, peuvent suspendre la totalité ou une partie quelconque de l'application des Règles y annexées. Le Gouvernement qui use de cette faculté doit immédiatement en donner avis à l'Organisation.

(b) Une telle décision ne prive les autres Gouvernements Contractants d'aucun droit de contrôle leur appartenant aux termes de la présente Convention sur les navires du Gouvernement usant de cette faculté, quand ces navires se trouvent dans leurs ports.

(c) Le Gouvernement qui a suspendu l'application de la totalité ou d'une partie de ces règles peut à tout moment mettre fin à cette suspension et doit immédiatement donner avis de sa décision à l'Organisation.

(d) L'Organisation doit notifier à tous les Gouvernements Contractants toute suspension ou fin de suspension décidée par application du présent Article

Article VII

Prior Treaties and Conventions

(a) As between the Contracting Governments the present Convention replaces and abrogates the International Convention for the Safety of Life at Sea which was signed in London on the 31st May, 1929.*

(b) All other treaties, conventions and arrangements relating to safety of life at sea, or matters appertaining thereto, at present in force between Governments parties to the present Convention, shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards:—

- (i) ships to which the present Convention does not apply;
- (ii) ships to which the present Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

(c) To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

(d) All matters which are not expressly provided for in the present Convention remain subject to the legislation of the Contracting Governments.

Article VIII

Special Rules Drawn up by Agreement

When in accordance with the present Convention special rules are drawn up by agreement between all or some of the Contracting Governments, such rules shall be communicated to the Organisation for circulation to all Contracting Governments.

Article IX

Amendments

(a) (i) The present Convention may be amended by unanimous agreement between the Contracting Governments.

(ii) Upon the request of any Contracting Government a proposed amendment shall be communicated by the Organisation to all Contracting Governments for consideration and acceptance under this paragraph.

(b) (i) An amendment to the present Convention may be proposed to the Organisation at any time by any Contracting Government, and such proposal if adopted by a two-thirds majority of the Assembly of the Organisation (hereinafter called the Assembly), upon recommendation adopted by a two-thirds majority of the Maritime Safety Committee of the Organisation (hereinafter called the Maritime Safety Committee), shall be communicated by the Organisation to all Contracting Governments for their acceptance.

(ii) Any such recommendation by the Maritime Safety Committee shall be communicated by the Organisation to all Contracting Governments for their consideration at least six months before it is considered by the Assembly.

(c) (i) A conference of Governments to consider amendments to the present Convention proposed by any Contracting Government shall at any time be convened by the Organisation upon the request of one-third of the Contracting Governments.

Article VII

Traités et Conventions Antérieurs

(a) La présente Convention remplace et annule entre les Gouvernements Contractants la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer signée à Londres le 31 Mai 1929.*

(b) Tous les autres Traités, Conventions ou Accords qui concernent la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer ou les questions qui s'y rapportent et qui sont actuellement en vigueur entre les Gouvernements parties à la présente Convention, conservent leur plein et entier effet pendant la durée qui leur est assignée en ce qui concerne :

- (i) les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas ;
- (ii) les navires auxquels la présente Convention s'applique en ce qui concerne les points ne faisant pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention ;

(c) Au cas où, cependant, de tels Traités, Conventions ou Accords seraient en opposition avec les dispositions de la présente Convention, les dispositions de cette dernière doivent prévaloir.

(d) Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention restent soumis à la législation des Gouvernements Contractants.

Article VIII

Règles spéciales résultant d'Accords

Quand, en conformité avec la présente Convention, des règles spéciales sont établies par accords entre tous les Gouvernements Contractants, ou seulement quelques-uns d'entre eux, ces règles doivent être communiquées à l'Organisation pour être distribuées à tous les Gouvernements Contractants.

Article IX

Amendements

(a) (i) La présente Convention peut être amendée par accord unanime entre les Gouvernements Contractants.

(ii) A la demande d'un Gouvernement Contractant quel qu'il soit, une proposition d'amendement doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants, pour examen et acceptation au titre du présent paragraphe.

(b) (i) Un amendement à la présente Convention peut, à tout moment, être proposé à l'Organisation par un Gouvernement Contractant. Si cette proposition est adoptée à la majorité des deux tiers par l'Assemblée de l'Organisation (ci-après dénommée l'Assemblée), sur une recommandation adoptée à la majorité des deux tiers par le Comité de la Sécurité Maritime de l'Organisation (ci-après dénommé le Comité de la Sécurité Maritime), elle doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

(ii) Toute recommandation de cette nature faite par le Comité de la Sécurité Maritime doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants pour examen au moins six mois avant qu'elle ne soit examinée par l'Assemblée.

(c) (i) Une Conférence des Gouvernements, pour l'examen des amendements à la présente Convention proposés par l'un quelconque des Gouvernements Contractants, doit être convoquée à n'importe quel moment par l'Organisation à la demande d'un tiers des Gouvernements Contractants.

(ii) Every amendment adopted by such conference by a two-thirds majority of the Contracting Governments shall be communicated by the Organisation to all Contracting Governments for their acceptance.

(d) Any amendment communicated to Contracting Governments for their acceptance under paragraph (b) or (c) of this Article shall come into force for all Contracting Governments, except those which before it comes into force make a declaration that they do not accept the amendment, twelve months after the date on which the amendment is accepted by two-thirds of the Contracting Governments including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee.

(e) The Assembly, by a two-thirds majority vote, including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee, and subject to the concurrence of two-thirds of the Contracting Governments to the present Convention, or a conference convened under paragraph (c) of this Article by a two-thirds majority vote, may determine at the time of its adoption that the amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under paragraph (d) of this Article and which does not accept the amendment within a period of twelve months after the amendment comes into force, shall, upon the expiry of this period, cease to be a party to the present Convention.

(f) Any amendment to the present Convention made under this Article which relates to the structure of a ship shall apply only to ships the keels of which are laid after the date on which the amendment comes into force.

(g) The Organisation shall inform all Contracting Governments of any amendments which come into force under this Article, together with the date on which such amendments shall come into force.

(h) Any acceptance or declaration under this Article shall be made by a notification in writing to the Organisation, which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the acceptance or declaration.

Article X

Signature and Acceptance

(a) The present Convention shall remain open for signature for one month from this day's date and shall thereafter remain open for acceptance. Governments of States may become parties to the Convention by :—

- (i) signature without reservation as to acceptance;
- (ii) signature subject to acceptance followed by acceptance; or
- (iii) acceptance.

(b) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument with the Organisation, which shall inform all Governments that have already accepted the Convention of each acceptance received and of the date of its receipt.

Article XI

Coming into Force

(a) The present Convention shall come into force on the 1st January, 1951, provided that, at least 12 months before that date, not less than 15 acceptances, including 7 by countries each with not less than one million gross tons of shipping, have been deposited in accordance with Articles X and XV.

(ii) Tout amendement adopté à la majorité des deux tiers des Gouvernements Contractants par une telle Conférence doit être communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

(d) Douze mois après la date de son acceptation par les deux tiers des Gouvernements Contractants—y compris les deux tiers des Gouvernements représentés au sein du Comité de la Sécurité Maritime—un amendement communiqué pour acceptation aux Gouvernements Contractants dans les conditions des paragraphes (b) ou (c) du présent Article, entre en vigueur pour tous les Gouvernements Contractants à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'acceptent pas le dit amendement.

(e) L'Assemblée, par un vote à la majorité des deux tiers comprenant les deux tiers des Gouvernements représentés au sein du Comité de la Sécurité Maritime, l'accord des deux tiers des Gouvernements parties à la présente Convention étant également obtenu, ou une Conférence convoquée, aux termes du paragraphe (c) du présent Article, par un vote à la majorité des deux tiers, peuvent spécifier au moment de l'adoption de l'amendement que celui-ci revêt une importance telle que tout Gouvernement Contractant, faisant une déclaration aux termes du paragraphe (d) du présent Article, et n'acceptant pas l'amendement dans un délai de douze mois à dater de son entrée en vigueur, cessera, à l'expiration du dit délai, d'être partie à la présente Convention.

(f) Un amendement à la présente Convention fait par application du présent Article et ayant trait à la structure des navires n'est applicable qu'aux navires dont la quille est posée après la date d'entrée en vigueur du dit amendement.

(g) L'Organisation doit informer tous les Gouvernements Contractants de tous amendements qui entrent en vigueur par application du présent Article, ainsi que de la date à laquelle ils prennent effet.

(h) Toute acceptation ou déclaration dans le cadre du présent Article doit être notifiée par écrit à l'Organisation qui notifiera à tous les Gouvernements la réception de cette acceptation ou déclaration.

Article X

Signature et acceptation

(a) La présente Convention restera ouverte pour signature pendant un mois à compter de ce jour et restera ensuite ouverte pour acceptation. Les Gouvernements des Etats pourront devenir parties à la Convention par :

- (i) la signature, sans réserve quant à l'acceptation;
- (ii) la signature, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation; ou
- (iii) l'acceptation.

(b) L'acceptation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation qui doit informer tous les Gouvernements ayant déjà accepté la Convention, de la réception de toute nouvelle acceptation et de la date de cette réception.

Article XI

Entrée en vigueur

(a) La présente Convention entrera en vigueur le 1^{er} Janvier 1951 à la condition que, douze mois avant cette date, au moins quinze acceptations, dont celles de sept pays possédant chacun un tonnage global d'au moins un million de tonneaux de jauge brute, aient été déposées en conformité avec les Articles X et XV.

(b) Should 15 acceptances in accordance with paragraph (a) of this Article not have been deposited 12 months before the 1st January, 1951, the present Convention shall come into force 12 months after the date on which the last of such acceptances is deposited. The Organisation shall inform all Governments which have signed or accepted the present Convention of the date on which it comes into force.

(c) Acceptances deposited after the date on which the present Convention comes into force shall take effect three months after the date of their deposit.

Article XII

Denunciation

(a) The present Convention may be denounced by any Contracting Government at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention comes into force for that Government.

(b) Denunciation shall be effected by a notification in writing addressed to the Organisation which shall notify all the other Contracting Governments of any denunciation received and of the date of its receipt.

(c) A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the notification, after its receipt by the Organisation.

Article XIII

Territories

(a) (i) The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory, or any Contracting Government responsible for the international relations of a territory, may at any time by notification in writing given to the Organisation declare that the present Convention shall extend to such territory.

(ii) The present Convention shall from the date of the receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification extend to the territory named therein.

(b) (i) The United Nations or any Contracting Government which has made a declaration under paragraph (a) of this Article, at any time after the expiry of a period of five years from the date on which the Convention has been so extended to any territory, may by a notification in writing given to the Organisation declare that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

(ii) The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Organisation.

(c) The Organisation shall inform all the Contracting Governments of the extension of the present Convention to any territories under paragraph (a) of this Article, and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph (b), stating in each case the date from which the present Convention has been or will cease to be so extended.

(b) Si 15 acceptations données par acceptation du paragraphe (a) du présent Article n'ont pas été déposées douze mois avant le 1^{er} Janvier 1951, la présente Convention entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle la dernière de ces acceptations aura été déposée. L'Organisation devra informer tous les Gouvernements qui auront signé ou accepté la présente Convention de la date à laquelle elle entrera en vigueur.

(c) Les acceptations déposées postérieurement à la date à laquelle la présente Convention sera entrée en vigueur prendront effet trois mois après la date de leur dépôt.

Article XII

Dénonciation

(a) La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements Contractants à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans, comptée à partir de la date à laquelle la Convention entre en vigueur pour ce Gouvernement.

(b) La dénonciation s'effectue par une notification écrite adressée à l'Organisation. Celle-ci notifiera à tous les autres Gouvernements Contractants toute dénonciation reçue et la date de sa réception.

(c) Une dénonciation prend effet un an après la date à laquelle la notification en aura été reçue par l'Organisation, ou à l'expiration de telle autre période plus longue spécifiée dans la notification.

Article XIII

Territoires

(a) (i) Les Nations Unies, lorsqu'elles sont responsables de l'Administration d'un territoire, ou tout Gouvernement Contractant qui a la responsabilité d'assurer les relations internationales d'un territoire, peuvent à tout moment, par une notification écrite adressée à l'Organisation, déclarer que la présente Convention s'étend à un tel territoire.

(ii) L'application de la présente Convention sera étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci, ou de telle autre date qui y serait indiquée.

(b) (i) Les Nations Unies, ou tout Gouvernement Contractant, qui ont fait une déclaration conformément au paragraphe (a) du présent Article, peuvent à tout moment, après l'expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire quelconque, déclarer par une notification écrite à l'Organisation que la présente Convention cessera de s'appliquer au dit territoire désigné dans la notification.

(ii) La Convention cessera de s'appliquer au Territoire désigné dans la notification au bout d'un an à partir de la date de réception de la notification par l'Organisation, ou de toute autre période plus longue qui serait fixée dans la notification.

(c) L'Organisation doit informer tous les Gouvernements Contractants de l'extension de la présente Convention à tout territoire dans le cadre du paragraphe (a) du présent Article et de la cessation de la dite extension conformément aux dispositions du paragraphe (b), en spécifiant, dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue ou a cessé d'être applicable.

Article XIV*Registration*

As soon as the present Convention comes into force it shall be registered by the Organisation with the Secretary-General of the United Nations.

Article XV*Interim Arrangements*

(a) Unless and until the Organisation, in accordance with the Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation signed at Geneva on the 6th March, 1948, takes over the duties assigned to it under the present Convention, the following provisions shall apply:—

- (i) All duties which are assigned to the Organisation, other than those set forth in Article IX, shall be carried out by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (hereinafter called the Government of the United Kingdom).
- (ii) Amendments to the present Convention may be proposed at any time by any Contracting Government to the Government of the United Kingdom and such proposals shall be communicated by the latter to the other Contracting Governments for their consideration and acceptance. If any such amendment is unanimously accepted by the Contracting Governments, the present Convention shall be amended accordingly.
- (iii) A Conference for the purpose of revising the present Convention shall be convened by the Government of the United Kingdom whenever, after the present Convention has been in force for five years, one-third of the Contracting Governments express a desire to that effect.
- (iv) The present Convention shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom, which shall transmit certified true copies thereof to all Signatory Governments.

(b) When the Organisation takes over the duties assigned to it under the present Convention, the Government of the United Kingdom will transmit to the Organisation any documents which have been deposited with or received by the Government of the United Kingdom under the present Convention.

Article XIV*Enregistrement*

Dès qu'elle entrera en vigueur, la présente Convention sera déposée pour enregistrement par l'Organisation auprès du Secrétaire Général des Nations Unies.

Article XV*Dispositions transitoires*

(a) Dans le cas où l'Organisation n'assumerait pas dans les conditions prévues par la Convention sur l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale signée à Genève le 6 Mars 1948, les fonctions qui lui sont assignées par la présente Convention, ou en attendant qu'elle les assume, les dispositions suivantes seront appliquées :

- (i) Toutes les fonctions qui sont assignées à l'Organisation, autres que celles prévues dans l'Article IX, seront assumées par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé le Gouvernement du Royaume-Uni).
- (ii) Des amendements à la présente Convention peuvent être proposés à tout moment par l'un des Gouvernements Contractants au Gouvernement du Royaume-Uni. Ces propositions doivent être communiquées par ce dernier aux autres Gouvernements Contractants pour examen et acceptation. Si l'un quelconque de ces amendements est accepté unanimement par les Gouvernements Contractants, la présente Convention doit être amendée en conséquence.
- (iii) Une Conférence ayant pour objet la révision de la présente Convention sera convoquée par le Gouvernement du Royaume-Uni lorsque, la présente Convention étant restée en vigueur pendant cinq ans, un tiers des Gouvernements Contractants en exprimera le désir.
- (iv) La présente Convention sera déposée dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements Signataires.

(b) Lorsque l'Organisation assumera les fonctions qui lui incombent aux termes de la présente Convention, le Gouvernement du Royaume-Uni transmettra à l'Organisation tous les documents qui auront été déposés ou reçus par le Gouvernement du Royaume-Uni aux termes de la présente Convention.

In witness whereof the undersigned
Plenipotentiaries, have signed the
present Convention.

En foi de quoi, les plénipoten-
taires soussignés ont apposé leurs
signatures à la présente Convention.

Done in London this tenth day of
June, 1948, in a single copy in
English and French, each text being
equally authoritative.

Fait à Londres, ce dix juin 1948,
en un seul exemplaire, en anglais et
en français, chacun de ces textes
faisant également foi.

For the Argentine Republic:

Pour le Gouvernement de la
République Argentine:

A. J. ODDERA.
JUAN EUGENIO PEFFABET.
J. MARTINEZ-VIVOT.

(Subject to acceptance.)

For the Commonwealth of Australia:

Pour le Gouvernement du Common-
wealth d'Australie:

NORMAN G. ROSKRUGE.
SYDNEY POLLOCK.

(Subject to acceptance.)

For Belgium:

Pour le Gouvernement belge:

G. BERTRAND.
F. VAN GOOL.

(Subject to acceptance.)

For the Republic of the United
States of Brazil:

Pour le Gouvernement des États-Unis
de Brésil:

GUSTAVO GOULART.
ANTONIO ALVES CAMARA.
PAULO NOGUEIRA PENIDO
J. C. REGO MONTEIRO.

(Subject to acceptance.)

For Canada:

Pour le Gouvernement du Canada:

J. LÉGER.
H. V. ANDERSON.

(Subject to acceptance.)

For the Republic of Chile:

Pour le Gouvernement du Chili:

K. OLSEN.

(Subject to acceptance.)

For the Republic of China :

Pour le Gouvernement de la
République de Chine :

T. H. CHENG.

(Subject to acceptance.)

For Denmark :

Pour le Gouvernement du Danemark :

OVE NIELSEN.

AAGE H. LARSEN.

A. POULSEN.

A. BACHE.

T. C. CHRISTENSEN.

TH. PETERSEN.

J. KASTRUP OLSEN.

HARRY EM RASMUSSEN.

(Subject to acceptance.)

For Egypt:

Pour le Gouvernement de l'Égypte :

C. C. FANOUS.

(Subject to acceptance.)

For the Republic of Finland :

Pour le Gouvernement de la
République de Finlande :

WILLIAM SODERMAN.

(Subject to acceptance.)

For the French Republic :

Pour le Gouvernement de la
République française :

G. ANDUZE-FARIS.

(Subject to acceptance.)

For Greece :

Pour le Gouvernement de la Grèce :

A. BACHAS.

(Subject to acceptance.)

For the Republic of Iceland :

Pour le Gouvernement d'Islande :

STEFAN THORVARDSSON.

(Subject to ratification.)

For India :

Pour le Gouvernement de l'Inde :

V. K. KRISHNA MENON.

W. A. MASTER.

T. B. BOSE.

S. A. T. BULLOCK.

(Subject to acceptance.)

For Ireland:

Pour le Gouvernement de l'Irlande:

DENIS DEVLIN.

(Subject to acceptance.)

For the Italian Republic:

Pour le Gouvernement de la
République italienne:

GIULIO INGIANNI.

(Subject to acceptance.)

For the Netherlands:

Pour le Gouvernement des Pays-Bas:

P. S. VAN'T HAAFF.

A. VAN ANROOY.

D. HUDIG.

E. SMIT FZN.

G. J. BARENDSE.

T. M. PELLINKHOF.

(Subject to acceptance.)

For New Zealand:

Pour le Gouvernement de Nouvelle-
 Zélande:

EDWARD BROWN.

V. G. BOIVIN.

(Subject to acceptance.)

For Norway:

Pour le Gouvernement de la
Norvège:

E. BRYN.

J. SCHENHEYDER.

CHR. MEYER.

JOHS. E. JOHANSEN.

(Subject to acceptance.)

For Pakistan:

Pour le Gouvernement du Pakistan:

HABIB I. RAHIMTOOLA.

(Subject to acceptance.)

For the Republic of Panamá:

Pour le Gouvernement de la
République du Panamá:

E. A. MORALES.

(Subject to acceptance.)

For the Republic of the Philippines:

Pour le Gouvernement des Philippines:

R. J. FERNANDEZ.

(Subject to acceptance.)

For the Republic of Poland:

Pour le Gouvernement de la
République de Pologne:

H. BORAKOWSKI.
C. ANTKOWIAK.

(Subject to acceptance.)

For the Portuguese Republic:

Pour le Gouvernement de la
République du Portugal:

JOAO DE DEUS RAMOS.
JOSE C. DA ROCHA.
RAUL ALBERTO SOARES DA COSTA.
ALFREDO DE OLIVIERA BAPTISTA.
LUIZ ARMANDO DE LOURA.

(Subject to acceptance.)

For Sweden:

Pour le Gouvernement de la Suède:

HJALMAR SJÖHOLM.

(Subject to acceptance.)

For the Union of South Africa:

Pour le Gouvernement de l'Union
Sud-Africaine:

R. GOUGH PALMER.
G. A. CHETTLE.

(Subject to acceptance.)

For the Union of Soviet Socialist
Republics:

Pour le Gouvernement de l'Union
des Républiques Soviétiques
Socialistes:

For the United Kingdom of Great
Britain and Northern Ireland:

Pour le Gouvernement du Royaume-
Uni:

JOHN ANDERSON.
GILMOUR JENKINS.
N. A. GUTTERY.

(Subject to acceptance.)

For the United States of America:

Pour le Gouvernement des États-Unis
d'Amérique:

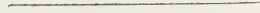
JOSEPH F. FARLEY.
JESSE E. SAUGSTAD.

(Subject to acceptance.)

For the Federative People's Republic
of Yugoslavia:

Pour le Gouvernement de Yougo-
slavie:

REGULATIONS



RÈGLES

CHAPTER I.—GENERAL PROVISIONS**PART A.—APPLICATION, DEFINITIONS, &c.****Regulation 1***Application*

(a) Unless expressly provided otherwise, the present Regulations apply only to ships engaged on international voyages.

(b) The classes of ships to which each Chapter applies are more precisely defined, and the extent of the application is shown, in each Chapter.

Regulation 2*Definitions*

For the purpose of the present Regulations, unless expressly provided otherwise :—

(a) “ Regulations ” means the Regulations referred to in Article I (a) of the present Convention.

(b) “ Administration ” means the Government of the country in which the ship is registered.

(c) “ Approved ” means approved by an Administration.

(d) “ International voyage ” means a voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely; and for this purpose every territory for the international relations of which a Contracting Government is responsible or for which the United Nations are the administering authority is regarded as a separate country.

(e) A passenger is every person other than :—

(i) the master and the members of the crew or other persons employed on engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and

(ii) a child under one year of age.

(f) A passenger ship is a ship which carries more than 12 passengers.

(g) A cargo ship is any ship which is not a passenger ship.

(h) A tanker is a cargo ship constructed or adapted for the carriage in bulk of liquid cargoes of an inflammable nature.

(i) “ New ship ” means a ship the keel of which is laid on or after the date of coming into force of the present Convention.

(j) “ Existing ship ” means a ship which is not a new ship.

(k) A mile is 5,080 feet or 1,552 metres.

Regulation 3*Exceptions*

(a) The present Regulations, unless expressly provided otherwise, do not apply to :—

(i) Ships of war and troopships.

(ii) Cargo ships of less than 500 tons gross tonnage.

(iii) Ships not propelled by mechanical means.

CHAPITRE I.—DISPOSITIONS GENERALES

PARTIE A.—APPLICATION, DEFINITIONS, ETC.

Règle 1

Application

(a) Sauf disposition expresse contraire, le présent Règlement s'applique **uniquement** aux navires effectuant des voyages internationaux.

(b) Chacun des Chapitres définit avec plus de précision les catégories de navires auxquels il s'applique ainsi que le champ des dispositions qui leur sont applicables.

Règle 2

Définitions

Pour l'application des présentes Règles, sauf disposition expresse contraire :

- (a) l'expression "Règles" désigne les Règles auxquelles se réfère l'Article I (a) de la présente Convention.
- (b) l'expression "Administration" désigne le Gouvernement du pays où le navire est immatriculé.
- (c) "Approuvé" signifie approuvé par une Administration.
- (d) par "voyage international" il faut comprendre un voyage entre un pays auquel s'applique la présente Convention et un port situé en dehors de ce pays, ou réciproquement; et à cet égard tout territoire des relations internationales duquel un Gouvernement contractant est chargé ou qui est placé sous l'Administration de l'Organisation des Nations-Unies est considéré comme un pays distinct.
- (e) un **passager** s'entend de toute personne autre que :
 - (i) le Capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire, et
 - (ii) les enfants de moins d'un an.
- (f) un **navire à passagers** est un navire qui transporte plus de 12 passagers.
- (g) un **navire de charge** est tout navire autre qu'un navire à passagers.
- (h) l'expression "navire-citerne" désigne un navire de charge construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides de nature inflammable, ou adapté à cet usage.
- (i) l'expression "**navire neuf**" désigne un navire dont la quille a été posée le jour de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou postérieurement.
- (j) l'expression "navire existant" désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.
- (k) un mille est égal à 1,852 mètres (ou 6,080 pieds).

Règle 3

Exceptions

(a) Sauf disposition expresse contraire, les présentes Règles ne s'appliquent pas :

- (i) aux navires de guerre et aux transports de troupes,
- (ii) aux navires de charge de moins de 500 tonneaux de jauge brute,
- (iii) aux navires sans moyen de propulsion mécanique,

(iv) Wooden ships of primitive build, such as dhows, junks, &c.

(v) Pleasure yachts not engaged in trade.

(vi) Fishing vessels.

(b) Notwithstanding any provisions of the present Regulations, nothing herein shall apply to ships solely navigating the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the Lachine Canal at Montreal in the Province of Quebec, Canada.

Regulation 4

Exemptions

(a) A ship which is not normally engaged on international voyages but which, in exceptional circumstances, is required to undertake a single international voyage may be exempted by the Administration from any of the requirements of the present Regulations provided that it complies with safety requirements which are adequate in the opinion of the Administration for the voyage which is to be undertaken by the ship.

(b) Each Administration shall submit to the Organisation as soon as possible after the 1st of January each year a report showing the number of voyages of this nature for which exemptions have been granted in the previous calendar year.

Regulation 5

Equivalents

(a) Where in the present Regulations it is provided that a particular fitting, appliance or apparatus, or type thereof, shall be fitted or carried in a ship, or that any particular arrangement shall be adopted, an Administration may accept in substitution therefor any other fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or any other arrangement, provided that the Administration shall have been satisfied by suitable trials that the fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or the arrangement substituted is at least as effective as that specified in the present Regulations.

(b) Any Administration which so accepts, in substitution, a fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or other arrangement, shall inform the Organisation, and, upon request, shall communicate to the Organisation particulars thereof together with a report on the trials made.

PART B.—SURVEYS AND CERTIFICATES

Regulation 6

Inspection and Survey

The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present Regulations and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the country in which the ship is registered, provided that the Government of each country may entrust the

- (iv) aux navires en bois de construction primitive, tels que dhows, jonques, etc.,
- (v) aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial,
- (vi) aux navires de pêche.

(b) Nonobstant toutes dispositions des présentes Règles, aucune de leurs stipulations ne doit s'appliquer aux navires circulant uniquement sur les Grands Lacs de l'Amérique du Nord, et sur les eaux qui les relient entre eux, ou en sont tributaires, limitées à l'Est, par le débouché du Canal Lachine à Montréal, dans la Province de Québec, Canada.

Règle 4

Exemptions

(a) Si par suite de circonstances exceptionnelles, un navire qui normalement n'effectue pas de voyages internationaux, est amené à entreprendre un voyage international isolé, il peut être exempté par l'Administration d'une quelconque des dispositions des présentes Règles, à condition qu'il se conforme aux dispositions qui, de l'avis de l'Administration, sont suffisantes pour en assurer la sécurité au cours du voyage qu'il entreprend.

(b) Toute Administration doit soumettre à l'Organisation, à la date la plus rapprochée possible du 1^{er} janvier de chaque année, un rapport indiquant le nombre de voyages de cette nature pour lesquels ont été accordées des exemptions au cours de l'année civile précédente.

Règle 5

Equivalences

(a) Lorsque, dans les présentes Règles, il est prévu que l'on doit placer ou avoir à bord une installation, un dispositif ou un appareil quelconque, ou un certain type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou encore lorsqu'il est prévu qu'une disposition particulière doit être adoptée, toute Administration peut accepter en substitution toute autre installation, dispositif ou appareil, ou tout type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou tout autre arrangement, à la condition que cette Administration estime, à la suite d'essais appropriés, que l'installation, le dispositif ou l'appareil, ou le type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou la disposition substituée, a une efficacité au moins égale à celle qui est spécifiée dans les présentes Règles.

(b) Toute Administration qui accepte dans ces conditions la substitution d'une installation, d'un dispositif ou d'un appareil nouveau, ou d'un nouveau type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou d'une nouvelle disposition, doit en donner connaissance à l'Organisation et, sur demande, lui en communiquer la description détaillée en même temps qu'un rapport sur les essais effectués.

PARTIE B.—VISITES ET CERTIFICATS

Règle 6

Inspections et Visites

L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des prescriptions des présentes Règles et l'octroi des exemptions pouvant être accordées, doivent être effectuées par des fonctionnaires du pays où le navire est immatriculé. Toutefois, le Gouvernement de chaque pays peut confier

inspection and survey either to surveyors nominated for the purpose or to organisations recognised by it. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the inspection and survey.

Regulation 7

Initial and Subsequent Surveys of Passenger Ships

(a) A passenger ship shall be subjected to the surveys specified below:—

- (i) A survey before the ship is put in service.
- (ii) A periodical survey once every 12 months.
- (iii) Additional surveys, as occasion arises.

(b) The surveys referred to above shall be carried out as follows:—

- (i) *The survey before the ship is put in service* shall include a complete inspection of its structure, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom and the inside and outside of the boilers. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the structure, boilers and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installation, radio installation, life saving appliances, fire detecting and extinguishing appliances, and other equipments, fully comply with the requirements of the present Convention, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration for ships of the service for which it is intended. The survey shall also be such as to ensure that the workmanship of all parts of the ship and its equipments is in all respects satisfactory.
- (ii) *The periodical survey* shall include an inspection of the structure, boilers, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom. The survey shall be such as to ensure that the ship, as regards the structure, boilers and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installation, radio installation, life saving appliances, fire detecting and extinguishing appliances, and other equipments, is in satisfactory condition and fit for the service for which it is intended, and that it complies with the requirements of the present Convention, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.
- (iii) *A survey either general or partial*, according to the circumstances, shall be made every time an accident occurs or a defect is discovered which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life saving appliances or other equipments, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of the present Convention and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.

l'inspection et la visite de ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas, le Gouvernement intéressé se porte garant de l'intégrité et de l'efficacité de l'inspection et de la visite.

Règle 7

Inspections initiales et subséquentes des Navires à Passagers

- (a) Tout navire à passagers doit être soumis aux visites définies ci-dessous :
 - (i) Une visite effectuée avant la mise en service du navire.
 - (ii) Une visite périodique effectuée tous les 12 mois.
 - (iii) Des visites supplémentaires le cas échéant.
- (b) Les visites spécifiées ci-dessus doivent être effectuées comme suit :
 - (i) *La visite effectuée avant la mise en service du navire* doit comprendre une inspection complète de sa structure, de ses machines, du matériel d'armement, y compris une visite à sec de la carène, ainsi qu'une visite intérieure et extérieure des chaudières. Cette visite doit être effectuée de façon à assurer que les dispositions générales, les matériaux et les échantillons de la structure, des chaudières et de leurs auxiliaires, des machines principales et auxiliaires, des installations électriques, des appareils de radio, des engins de sauvetage, des dispositifs de détection et d'extinction d'incendie, et de toute autre partie de l'armement, soient intégralement conformes aux prescriptions de la présente Convention, ainsi qu'aux dispositions de toutes lois, décrets, ordres et règlements promulgués pour l'application de cette Convention, par l'Administration, pour les navires affectés au service auquel ce navire est destiné. La visite doit également être effectuée de façon à assurer que l'état de toutes les parties du navire et de son armement soit à tous égards satisfaisant.
 - (ii) *La visite périodique* doit comprendre une inspection de la structure, des chaudières, des machines et de l'armement, y compris une visite à sec de la carène. Cette visite doit être effectuée de façon à garantir qu'en ce qui concerne la structure, les chaudières et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques, les appareils de radio, les engins de sauvetage, les dispositifs de détection et d'extinction d'incendie et autres parties de l'armement, le navire est dans un état satisfaisant et approprié au service auquel il est destiné et qu'il répond aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'aux dispositions de toutes lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la présente Convention.
 - (iii) *Une visite générale*, ou partielle, selon le cas, doit être effectuée chaque fois que se produit un accident ou qu'il se révèle un défaut affectant la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégrité des engins de sauvetage ou autres appareils, ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit être effectuée de façon à garantir que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et leur exécution sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire répond à tous égards aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'aux dispositions des lois, décrets, ordres, et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la présente Convention.

- (c) (i) The laws, decrees, orders and regulations referred to in paragraph (b) shall be in all respects such as to ensure that, from the point of view of safety of life, the ship is fit for the service for which it is intended.
- (ii) They shall among other things prescribe the requirements to be observed as to the initial and subsequent hydraulic tests to which the main and auxiliary boilers, connections, steam pipes, high pressure receivers, and fuel tanks for internal combustion engines are to be submitted, including the test pressure to be applied and the intervals between two consecutive tests.

(d) The main and auxiliary boilers, connections, tanks and receivers, also steam-piping of more than 3 inches (or 76 millimetres) internal diameter shall be satisfactorily tested by hydraulic pressure when new. Steam pipes of more than 3 inches (or 76 millimetres) internal diameter shall be tested by hydraulic pressure periodically.

Regulation 8

Surveys of Life Saving Appliances and other Equipments of Cargo Ships

The life saving and fire extinguishing appliances of cargo ships to which Chapters II and III of the present Regulations apply shall be subject to initial and subsequent surveys as provided for passenger ships in paragraph (a) of Regulation 7 with the substitution of 24 months for 12 months in subparagraph (a) (ii), and in paragraph (b) of that Regulation so far as it relates to life saving and fire extinguishing appliances. The lights and means of making sound signals and distress signals carried by the ship shall also be included in the surveys for the purpose of ensuring that they comply fully with the requirements of the present Convention and the International Collision Regulations.

Regulation 9

Surveys of Radio Installations of Cargo Ships

The radio installations of cargo ships to which Chapter IV of the present Regulations applies shall be subject to initial and subsequent surveys as provided for passenger ships in paragraph (a) of Regulation 7 and in paragraph (b) of that Regulation so far as it relates to radio installations.

Regulation 10

Maintenance of Conditions after Survey

After any survey of the ship under Regulation 7, 8 or 9 has been completed, no change shall be made in the structural arrangements, machinery, equipments, &c., covered by the survey, without the sanction of the Administration.

Regulation 11

Issue of Certificates

- (a) (i) A certificate called a Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a passenger ship which complies in an efficient manner with the requirements of Chapters II, III, and IV and any other relevant requirements of the present Regulations.

- (c) (i) Les lois, décrets, ordres et règlements mentionnés au paragraphe (b) doivent être tels, à tous égards, qu'au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, le navire soit approprié au service auquel il est destiné.
- (ii) Ces lois, décrets, ordres et règlements doivent, entre autres, fixer les prescriptions à observer en ce qui concerne les essais hydrauliques avant et après la mise en service, applicables aux chaudières principales et auxiliaires, aux connexions, aux tuyaux de vapeur, aux réservoirs à haute pression, aux réservoirs à combustible liquide pour moteurs à combustion interne, y compris les épreuves de pression et les intervalles entre deux épreuves consécutives.

(d) Les chaudières principales et auxiliaires, les connections, les réservoirs et les caisses, ainsi que le tuyautage de vapeur de plus de 76 millimètres (ou 3 pouces) de diamètre intérieur doivent subir avec succès une épreuve hydraulique à l'état de neuf. Les tuyaux de vapeur de plus de 76 millimètres (ou 3 pouces) de diamètre intérieur doivent subir des épreuves hydrauliques périodiques.

Règle 8

Visites des Engins de Sauvetage et autres parties de l'Armement des Navires de Charge

A bord des navires de charge, les engins de sauvetage et les dispositifs d'extinction d'incendie auxquels s'appliquent les Chapitres II et III des présentes Règles, doivent être soumis à une inspection avant et après la mise en service, semblable à celle prévue par les dispositions du paragraphe (a) de la Règle 7, pour les navires à passagers, sauf à remplacer 12 mois par 24 mois à l'alinéa (ii) du paragraphe (a), et au paragraphe (b), de la Règle dans la mesure où elle se rapporte aux engins de sauvetage et aux dispositifs d'extinction d'incendie. Les feux et les dispositifs portés par le navire pour l'émission de signaux sonores, et de signaux de détresse, doivent également être soumis à ces visites en vue de garantir qu'ils répondent absolument aux dispositions de la présente Convention et aux Règles Internationales pour la prévention des Abordages.

Règle 9

Visites des Installations radiotélégraphiques des Navires de Charge

A bord des navires de charge, les installations de radio auxquelles s'applique le Chapitre IV des présentes Règles doivent être soumises aux visites avant et après la mise en service, prévues par les paragraphes (a) et (b) de la Règle 7 pour les navires à passagers, dans la mesure où cette Règle vise les installations radiotélégraphiques.

Règle 10

Maintien des Conditions après Visite

Après l'une quelconque des visites prévues aux Règles 7, 8 ou 9, aucun changement ne doit être apporté sauf autorisation de l'Administration aux dispositions de structure, aux machines, à l'armement, etc., faisant l'objet de la visite.

Règle 11

Délivrance de Certificats

- (a) (i) Un certificat dit Certificat de Sécurité doit être délivré après inspection et visite à un navire à passagers qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions des Chapitres II, III et IV, et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.

- (ii) A certificate called a Safety Equipment Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship which complies in an efficient manner with the relevant requirements of Chapters II and III and any other relevant requirements of the present Regulations.
- (iii) A certificate called a Safety Radiotelegraphy Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship, fitted with a radiotelegraph installation, which complies in an efficient manner with the requirements of Chapter IV and any other relevant requirements of the present Regulations.
- (iv) A certificate called a Safety Radiotelephony Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship, fitted with a radiotelephone installation, which complies in an efficient manner with the requirements of Chapter IV and any other relevant requirements of the present Regulations.
- (v) A certificate called an Exemption Certificate shall be issued to every ship to which exemption is granted by a Contracting Government under, and in accordance with, any of the provisions of the present Regulations.
- (vi) Safety Certificates, Safety Equipment Certificates, Safety Radiotelegraphy Certificates, Safety Radiotelephony Certificates and Exemption Certificates shall be issued either by the Government of the country in which the ship is registered or by any person or organisation duly authorised by that Government. In every case that Government assumes full responsibility for the certificate.

(b) Notwithstanding any other provision of the present Convention, any certificate issued under, and in accordance with, the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929, which is current when the present Convention comes into force in respect of the Administration by which the certificate is issued, shall remain valid until it expires under the terms of Article 52 of the Convention of 1929.

Regulation 12

Issue of Certificate by another Government

A Contracting Government may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed, and, if satisfied that the requirements of the present Regulations are complied with, issue certificates to the ship in accordance with the present Regulations. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country in which the ship is registered, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Regulation 11.

Regulation 13

Duration of Certificates

(a) Certificates shall be issued for a period of not more than 12 months, except Safety Equipment Certificates which shall be issued for a period of not more than 24 months.

(b) If a ship at the time when its certificate expires is not in a port of the country in which it is registered, the certificate may be extended by a duly authorised officer of that country; but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its return voyage to the country in which it is registered, and then only in cases where it appears proper and reasonable so to do.

- (ii) Un certificat dit Certificat de Sécurité de Matériel d'Armement doit être délivré, après inspection, au navire de charge qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions applicables des Chapitres II et III, et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.
- (iii) Un certificat dit Certificat de Sécurité Radiotélégraphique doit être délivré après inspection au navire de charge, muni d'une installation radiotélégraphique, qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions du Chapitre IV et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.
- (iv) Un certificat dit Certificat de Sécurité Radiotéléphonique doit être délivré, après inspection, au navire de charge, muni d'une installation radiotéléphonique, qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions du Chapitre IV et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.
- (v) Un certificat dit Certificat d'Exemption doit être délivré à tout navire auquel une exemption est accordée par un Gouvernement Contractant pour l'application et en conformité des prescriptions de l'une quelconque des présentes Règles.
- (vi) Des Certificats de Sécurité, des Certificats de Sécurité Radiotélégraphique, des Certificats de Sécurité Radiotéléphonique, des Certificats de Sécurité de Matériel d'Armement, et des Certificats d'Exemption doivent être délivrés soit par le Gouvernement du pays dans lequel le navire est immatriculé, soit par toute personne ou organisme dûment autorisé par ce Gouvernement. Dans tous les cas, ce Gouvernement assume l'entière responsabilité du certificat.

(b) Nonobstant toute autre prescription de la présente Convention, tout certificat délivré par application et en conformité des prescriptions de la Convention Internationale pour la sauvegarde de la Vie humaine en mer, 1929, qui est valable lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention pour l'Administration qui a délivré le certificat, restera valable jusqu'à la date de son expiration aux termes de l'Article 52 de ladite Convention de 1929.

Règle 12

Délivrance d'un Certificat par un autre Gouvernement

Un Gouvernement Contractant peut, à la requête de l'Administration, faire visiter un navire et, s'il estime que les exigences des présentes Règles sont satisfaites, peut délivrer à ce navire des certificats en conformité avec les présentes Règles. Tout certificat ainsi délivré doit porter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête du Gouvernement du pays où le navire est immatriculé. Ce Certificat a la même valeur que le certificat délivré conformément à la Règle 11, et doit être accepté de la même façon.

Règle 13

Durée de Validité des Certificats

(a) Aucun certificat ne doit être délivré pour une durée de plus de douze mois, à l'exception des Certificats de Sécurité de Matériel d'Armement qui ne doivent pas être délivrés pour une durée de plus de 24 mois.

(b) Si, à la date d'expiration de son certificat, un navire ne se trouve pas dans un port du pays où il est immatriculé, la validité du certificat peut être prorogée par un fonctionnaire dûment autorisé du pays où il est immatriculé; une telle prorogation ne doit, toutefois, être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage de retour au pays dans lequel il est immatriculé, et seulement dans le cas où cette mesure apparaîtra comme opportune et raisonnable.

(c) No certificate shall be thus extended for a longer period than five months, and a ship to which such extension is granted shall not, on returning to the country in which it is registered, be entitled by virtue of such extension to leave that country again without having obtained a new certificate.

(d) A certificate which has not been extended under the foregoing provisions of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

Regulation 14

Form of Certificates

(a) All certificates shall be drawn up in the official language or languages of the country by which they are issued.

(b) The form of the certificates shall be that of the models given in the Appendix to the present Regulations. The arrangement of the printed part of the model certificates shall be exactly reproduced in the certificates issued, or in certified copies thereof, and the particulars inserted in the certificates issued, or in certified copies thereof, shall be in Roman characters and Arabic figures.

Regulation 15

Posting up of Certificates

All certificates or certified copies thereof issued under the present Regulations, except Exemption Certificates or certified copies thereof, shall be posted up in a prominent and accessible place in the ship.

Regulation 16

Acceptance of Certificates

Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments for all purposes covered by the present Convention. They shall be regarded by the other Contracting Governments as having the same force as the certificates issued by them to their own ships.

Regulation 17

Qualification of Certificates

(a) If in the course of a particular voyage a ship has on board a number of persons less than the total number stated in the Safety Certificate and is in consequence, in accordance with the provisions of the present Regulations, free to carry a smaller number of lifeboats and other life saving appliances than that stated in the certificate, a memorandum may be issued by the Government, officer, person, or organisation referred to in Regulation 11 and Regulation 13.

(b) This memorandum shall state that in the circumstances there is no infringement of the provisions of the present Regulations. It shall be annexed to the certificate and shall be substituted for it in so far as the life saving appliances are concerned. It shall be valid only for the particular voyage for which it is issued.

(c) Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de cinq mois, et un navire auquel cette prorogation aura été accordée ne sera pas en droit, en vertu de cette prorogation, à son retour dans le pays dans lequel il est immatriculé, de quitter à nouveau ce pays sans avoir obtenu un nouveau certificat.

(d) Un certificat qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente Règle peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat.

Règle 14

Type des Certificats

(a) Tous les certificats doivent être rédigés dans la langue ou les langues officielles du pays par lequel ils sont délivrés.

(b) Le type des certificats doit être conforme aux modèles donnés à l'Annexe des présentes Règles. La disposition typographique des modèles de certificats doit être reproduite exactement dans les certificats délivrés, ou dans les copies certifiées conformes, et les indications portées sur les certificats délivrés, ou sur les copies certifiées conformes, doivent être écrites en caractères romains et en chiffres arabes.

Règle 15

Affichage des Certificats

Tous les certificats, ou leur copie certifiée conforme, délivrés en vertu des présentes Règles, à l'exception des Certificats d'Exemption, ou de leur copie certifiée conforme, doivent être affichés sur le navire, à un endroit bien en vue et d'accès facile.

Règle 16

Acceptation des Certificats

Les certificats délivrés au nom d'un Gouvernement contractant doivent être acceptés par les autres Gouvernements contractants pour tout ce qui fait l'objet de la présente Convention. Ils doivent être considérés par les autres Gouvernements contractants comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par ceux-ci à leurs propres navires.

Règle 17

Avenant au Certificat

(a) Si au cours d'un voyage particulier le nombre des personnes présentes à bord d'un navire est inférieur au nombre total indiqué sur le Certificat de Sécurité et, si par suite ce navire a la faculté, conformément aux prescriptions des présentes Règles, d'avoir à bord un nombre d'embarcations de sauvetage et d'autres engins de sauvetage inférieur à celui qui est inscrit sur le certificat, un avenant peut être délivré par le Gouvernement, le fonctionnaire, la personne ou l'organisme mentionnés à la Règle 11 et à la Règle 13.

(b) Cet avenant doit mentionner que, dans les circonstances existantes, il n'est dérogé à aucune des dispositions des présentes Règles. Il doit être annexé au Certificat et lui être substitué pour ce qui concerne les engins de sauvetage. Il n'est valable que pour le voyage particulier en vue duquel il est délivré.

Regulation 18*Control*

Every ship holding a certificate issued under Regulation 11 or Regulation 12 is subject in the ports of the other Contracting Governments to control by officers duly authorised by such Governments in so far as this control is directed towards verifying that there is on board a valid certificate and, if necessary, that the conditions of the ship's seaworthiness correspond substantially with the particulars of that certificate. Such certificate shall be accepted unless, in the opinion of the officer carrying out the control, the conditions of the ship's seaworthiness do not correspond substantially with the particulars of that certificate and the ship cannot proceed to sea without danger to the passengers or the crew, when he shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew. In the event of this control giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall inform the Consul of the country in which the ship is registered in writing forthwith of all the circumstances in which intervention was deemed to be necessary, and the facts shall be reported to the Organisation.

Regulation 19*Privileges*

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds appropriate valid certificates.

PART C.—CASUALTIES**Regulation 20***Casualties*

(a) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any major marine casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the present Convention. Such investigation, in addition to any other purpose, shall have the object of determining whether any changes in the present Regulations are desirable.

(b) Each Contracting Government undertakes to supply the Organisation with pertinent information concerning such casualties. No reports or recommendations of the Organisation based upon such information shall disclose the identity or nationality of the ships concerned or in any manner fix or imply responsibility upon any ship or person.

Règle 18*Contrôle*

Tout navire possédant un certificat délivré en vertu de la Règle 11 ou de la Règle 12 est sujet, dans les ports des autres Gouvernements contractants, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ces Gouvernements, dans la limite où ce contrôle a pour objet de vérifier qu'il existe à bord un certificat valable, et, si nécessaire, de s'assurer que le navire est dans un état de navigabilité correspondant en substance aux indications de ce certificat. Ce certificat doit être accepté, à moins que, de l'avis du fonctionnaire qui effectue le contrôle, l'état de navigabilité du navire ne corresponde pas en substance aux indications de ce certificat, et que le navire ne puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage. Dans ce cas il doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage. Dans le cas où ce contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant ce contrôle doit informer immédiatement et par écrit le Consul du pays où le navire est immatriculé de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire, et il sera fait rapport des faits à l'Organisation.

Règle 19*Bénéfice de la Convention*

Le bénéfice de la présente Convention ne peut être revendiqué en faveur d'aucun navire, s'il ne possède pas les certificats voulus, non périmés.

PARTIE C.—ACCIDENTS**Règle 20***Accidents*

(a) Chaque Administration s'engage à effectuer une enquête au sujet de tout accident important survenu en mer à un de ses navires tombant sous le coup de la présente Convention. Cette enquête doit avoir pour objet, entre autres, de déterminer s'il convient d'apporter des modifications aux Règles.

(b) Chaque Gouvernement contractant s'engage à transmettre à l'Organisation toutes informations pertinentes sur ces accidents. Aucun rapport ou recommandation de l'Organisation basé sur ces informations ne doit révéler l'identité ou la nationalité des navires en cause, ni en aucune manière imputer la responsabilité de cet accident à un navire ou à une personne, ou laisser présumer leur responsabilité.

CHAPTER II.—CONSTRUCTION

PART A.—GENERAL

Regulation 1

Application

(a) (i) Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to new ships.

(ii) In the case of existing passenger ships and cargo ships which do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration, with a view to improvements being made to provide increased safety where practicable and reasonable.

(b) For the purpose of this Chapter:—

(i) A new passenger ship is a passenger ship the keel of which is laid on or after the date of coming into force of the present Convention, or a cargo ship which is converted to a passenger ship on or after that date, all other passenger ships being described as existing passenger ships.

(ii) A new cargo ship is a cargo ship the keel of which is laid on or after the date of coming into force of the present Convention.

(c) Each Administration may, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of any specific requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, exempt from those requirements individual ships or classes of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not proceed more than 20 miles from the nearest land.

(d) In the case of a passenger ship which is permitted under Regulation 22 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided, it shall comply with the special standards of subdivision set out in Regulation 5 (e), and the associated special provisions regarding permeability in Regulation 4 (d), unless the Administration is satisfied that, having regard to the nature and conditions of the voyage, compliance with the other provisions of the Regulations of this Chapter is sufficient.

(e) In the case of passenger ships which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade, the Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements on the following conditions:—

(i) That the fullest provision which the circumstances of the trade will permit shall be made in the matter of construction.

(ii) That steps shall be taken to formulate general rules which shall be applicable to the particular circumstances of these trades. Such rules shall be formulated in concert with such other Contracting Governments, if any, as may be directly interested in the carriage of such passengers in such trades.

CHAPITRE II.—CONSTRUCTION

PARTIE A.—GÉNÉRALITÉS

Règle 1

Application

(a) (i) Le présent Chapitre s'applique aux navires neufs sauf dans les cas où il en est expressément disposé autrement,

(ii) Dans le cas de navires à passagers et de navires de charge existants ne satisfaisant pas déjà aux dispositions du présent Chapitre relatives aux navires neufs, les mesures à prendre pour chaque navire seront déterminées par l'Administration du pays auquel il appartient, de manière à accroître la sécurité sur les points où cela sera pratiquement réalisable et raisonnable.

(b) Pour l'application de ce Chapitre:

(i) Un navire à passagers neuf est, soit un navire à passagers dont la quille a été posée à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, ou postérieurement, soit un navire de charge qui est transformé pour être affecté à un service de passagers à cette date ou postérieurement. Tous les autres navires à passagers sont considérés comme navires à passagers existants.

(ii) Un navire de charge neuf est un navire de charge dont la quille a été posée à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou postérieurement à cette date.

(c) L'Administration, si elle considère que le parcours et les conditions de voyage sont tels que l'application d'une prescription quelconque du présent Chapitre n'est ni raisonnable, ni nécessaire, peut exempter de cette prescription des navires déterminés ou des catégories de navires, appartenant à son pays, qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. Ce paragraphe ne doit pas s'appliquer aux navires mentionnés au paragraphe (d) de la présente Règle.

(d) Si un navire à passagers est autorisé, en vertu du Chapitre III, Règle 22, à transporter un nombre de personnes supérieur à celui que peuvent recevoir ses embarcations de sauvetage, il doit se conformer aux règles spéciales de cloisonnement faisant l'objet de la Règle 5 (e), et aux dispositions spéciales connexes relatives à la perméabilité faisant l'objet de la Règle 4 (d), à moins que, compte tenu de la nature et des conditions du voyage, l'Administration considère comme suffisante l'application des autres dispositions des Règles du présent Chapitre.

(e) Dans le cas de navires à passagers qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme, par exemple, le transport de pèlerins, l'Administration peut, si elle juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent Chapitre, exempter ceux de ces navires qui appartiennent à son pays de l'application des prescriptions en question, sous les conditions suivantes:

(i) On doit appliquer, dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives à la construction.

(ii) Des mesures doivent être prises pour formuler des prescriptions générales qui devront s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions doivent être formulées d'accord avec ceux des autres Gouvernements contractants, s'il y en a, qui pourraient être directement intéressés au transport de ces passagers.

Notwithstanding any provisions of the present Convention, the Simla Rules, 1931, shall continue in force as between the parties to those Rules until the rules formulated under sub-paragraph (e) (ii) of this Regulation shall come into force.

Regulation 2

Definitions

For the purpose of this Chapter, unless expressly provided otherwise—

(a) (i) The *subdivision loadline* is the waterline used in determining the subdivision of the ship.

(ii) The *deepest subdivision loadline* is the waterline which corresponds to the greatest draught.

(b) The *length of the ship* is the length measured between perpendiculars taken at the extremities of the deepest subdivision loadline.

(c) The *breadth of the ship* is the extreme width from outside of frame to outside of frame at or below the deepest subdivision loadline.

(d) The *bulkhead deck* is the uppermost deck up to which the transverse watertight bulkheads are carried.

(e) The *margin line* is a line drawn at least 3 inches (or 76 millimetres) below the upper surface of the bulkhead deck at side.

(f) The *draught* is the vertical distance from the moulded base line amidships to the subdivision loadline in question.

(g) The *permeability* of a space is the percentage of that space which can be occupied by water.

The volume of a space which extends above the margin line shall be measured only to the height of that line.

(h) The *machinery space* is to be taken as extending from the moulded base line to the margin line and between the extreme main transverse watertight bulkheads bounding the spaces devoted to the main and auxiliary propelling machinery, boilers when installed, and all permanent coal bunkers.

In the case of unusual arrangements, the Administration may define the limits of the machinery spaces.

(i) *Passenger spaces* are those which are provided for the accommodation and use of passengers, excluding baggage, store, provision and mail rooms.

For the purposes of Regulations 4 and 5, spaces provided below the margin line for the accommodation and use of the crew shall be regarded as passenger spaces.

(j) In all cases *volumes* shall be calculated to moulded lines.

PART B.—SUBDIVISION AND STABILITY

(Part B applies to passenger ships only except that Regulation 18 also applies to cargo ships)

Regulation 3

Floodable Length

(a) The floodable length at any point of the length of a ship shall be determined by a method of calculation which takes into consideration the form, draught and other characteristics of the ship in question.

Nonobstant toute disposition contraire de la présente Convention, le Règlement de Simla de 1931 doit demeurer en vigueur entre les pays ayant souscrit à ce Règlement jusqu'à l'entrée en vigueur des prescriptions établies en vertu du paragraphe (e) (ii) de la Règle 1 des présentes Règles.

Règle 2

Définitions

Dans ce Chapitre, à moins qu'il n'en soit expressément disposé autrement :

(a) (i) *La ligne de charge de compartimentage* est la flottaison considérée dans la détermination du compartimentage du navire.

(ii) *La ligne de charge maximum de compartimentage* est la flottaison qui correspond au tirant d'eau le plus élevé.

(b) *La longueur du navire* est la longueur mesurée entre les perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(c) *La largeur du navire* est la largeur extrême hors membres mesurée à la ligne de charge maximum de compartimentage ou au-dessous de cette ligne de charge.

(d) *Le pont de cloisonnement* est le pont le plus élevé jusqu'auquel s'élèvent les cloisons étanches transversales.

(e) *La ligne de surimmersion* est une ligne tracée sur le bordé, à 76 millimètres (ou 3 pouces) au moins, au-dessous de la surface supérieure du pont de cloisonnement.

(f) *Le tirant d'eau* est la distance verticale du tracé de la quille hors membres au milieu, à la ligne de charge de compartimentage considérée.

(g) *La perméabilité* d'un espace s'exprime par le pourcentage du volume de cet espace que l'eau peut occuper.

Le volume d'un espace qui s'étend au-dessus de la ligne de surimmersion sera mesuré seulement jusqu'à la hauteur de cette ligne.

(h) *La tranche des machines* s'étend entre le tracé de la quille hors membres et la ligne de surimmersion, d'une part, et, d'autre part, entre les cloisons étanches transversales principales qui limitent l'espace occupé par les machines principales, les machines auxiliaires relatives à la propulsion, les chaudières, s'il y en a, et toutes les soutes à charbon permanentes.

Dans le cas de dispositions peu usuelles, l'Administration peut définir les limites des tranches des machines.

(i) *Les espaces à passagers* sont ceux qui sont prévus pour le logement et l'usage des passagers, à l'exclusion des soutes à bagage, des magasins, des soutes à provisions, à colis postaux et à dépêches.

Pour l'application des prescriptions des Règles 4 et 5, les espaces prévus en dessous de la ligne de surimmersion pour le logement et l'usage de l'équipage, seront considérés comme espaces à passagers.

(j) Dans tous les cas, *les volumes* doivent être calculés hors membres.

PARTIE B.—CLOISONNEMENT ET STABILITÉ

(La Partie B s'applique seulement aux navires à passagers à l'exception de la Règle 18 qui s'applique également aux navires de charge)

Règle 3

Longueur envahissable

(a) Pour chaque point de la longueur du navire la longueur envahissable doit être déterminée par une méthode de calcul tenant compte des formes, du tirant d'eau et des autres caractéristiques du navire considéré.

(b) In a ship with a continuous bulkhead deck, the floodable length at a given point is the maximum portion of the length of the ship, having its centre at the point in question, which can be flooded under the definite assumptions hereafter set forth in Regulation 4 without the ship being submerged beyond the margin line.

(c) (i) In the case of a ship not having a continuous bulkhead deck, the floodable length at any point may be determined to an assumed continuous margin line which at no point is less than 3 inches (or 76 millimetres) below the top of the deck (at side) to which the bulkheads concerned and the shell are carried watertight.

(ii) Where a portion of an assumed margin line is appreciably below the deck to which bulkheads are carried, the Administration may permit a limited relaxation in the watertightness of those portions of the bulkheads which are above the margin line and immediately under the higher deck.

Regulation 4

Permeability

(a) The definite assumptions referred to in Regulation 3 relate to the permeabilities of the spaces below the margin line.

In determining the floodable length, a uniform average permeability shall be used throughout the whole length of each of the following portions of the ship below the margin line:—

- (i) the machinery space as defined in Regulation 2;
- (ii) the portion forward of the machinery space; and
- (iii) the portion abaft the machinery space.

(b) (i) For steamships the uniform average permeability throughout the machinery space shall be determined from the formula—

$$80 + 12.5 \left(\frac{a - c}{v} \right), \text{ where}$$

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation 2, which are situated below the margin line within the limits of the machinery space.

c = volume of between deck spaces below the margin line within the limits of the machinery space which are appropriated to cargo, coal or stores.

v = whole volume of the machinery space below the margin line.

(ii) For ships propelled by internal combustion engines, the uniform average permeability shall be taken as 5 greater than that given by the above formula.

(iii) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that the average permeability as determined by detailed calculation, is less than that given by the formula, the detailed calculated value may be used. For the purpose of such calculation, the permeabilities of passenger spaces, as defined in Regulation 2, shall be taken as 95, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such values as may be approved in each case by the Administration.

(b) Pour un navire dont les cloisons transversales étanches sont limitées par un pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en un point donné est la portion maximum de la longueur du navire, ayant pour centre le point considéré et qui peut être envahie par l'eau dans l'hypothèse des conditions définies par la Règle 4, sans que le navire s'immerge au-delà de la ligne de surimmersion.

(c) (i) Pour un navire n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en chaque point peut être déterminée en considérant une ligne de surimmersion continue qui n'est en aucun point à moins de 76 millimètres (ou 3 pouces) au-dessous de la partie supérieure du pont (en abord) jusqu'où les cloisonnements en question et le bordé extérieur sont maintenus étanches.

(ii) Si une partie de la ligne de surimmersion considérée est sensiblement au-dessous du pont jusqu'où les cloisonnements sont prolongés, l'Administration peut autoriser des dérogations dans une certaine limite, pour l'étanchéité des parties du cloisonnement qui sont au-dessus de la ligne de surimmersion et immédiatement au-dessous du pont le plus élevé.

Règle 4

Perméabilité

(a) Les hypothèses visées à la Règle 3 sont relatives aux perméabilités des volumes limités à la partie haute par la ligne de surimmersion.

Dans la détermination des longueurs envahissables, on adopte une perméabilité moyenne uniforme pour l'ensemble de chacune des trois régions suivantes du navire, limitées à la partie haute par la ligne de surimmersion:

- (i) la tranche des machines, comme définie par la Règle 2;
- (ii) la partie du navire à l'avant de la tranche des machines;
- (iii) la partie du navire à l'arrière de la tranche des machines.

(b) (i) Pour les navires à vapeur, la perméabilité moyenne uniforme de la tranche des machines sera calculée par la formule:

$$80 + 12 \cdot 5 \left(\frac{a - c}{v} \right)$$

dans laquelle

a = volume des espaces à passagers, suivant la définition de la Règle 2, qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines ;

c = volume des entreponts affectés aux marchandises, au charbon ou aux provisions de bord, qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines ;

v = volume total de la tranche des machines au-dessous de la ligne de surimmersion.

(ii) Pour les navires mus par moteurs à combustion interne, la perméabilité moyenne uniforme sera égale à la valeur donnée par la formule précédente augmentée de 5.

(iii) Lorsqu'on pourra établir, à la satisfaction de l'Administration, que la perméabilité moyenne déterminée par un calcul direct est moindre que celle qui résulte de la formule, on pourra substituer à cette dernière la perméabilité calculée directement. Pour ce calcul direct, la perméabilité des espaces affectés aux passagers, définis par la Règle 2 sera prise égale à 95, celle des espaces affectés aux marchandises, au charbon et aux provisions de bord, égale à 60, et celle du double-fond, des soutes à combustible liquide et autres liquides sera fixée aux valeurs approuvées dans chaque cas par l'Administration.

(c) Except as provided in paragraph (d) below, the uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula—

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

where:—

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation 2, which are situated below the margin line, before (or abaft) the machinery space, and

v = whole volume of the portion of the ship below the margin line before (or abaft) the machinery space.

(d) In the case of a ship which is permitted under Regulation 22 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided, and is required under paragraph (d) of Regulation 1 in this Chapter to comply with special provisions, the uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula—

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

where:—

b = the volume of the spaces below the margin line and above the tops of floors, inner bottom, or peak tanks, as the case may be, which are appropriated to and used as cargo spaces, coal or oil fuel bunkers, store rooms, baggage and mail rooms, chain lockers and fresh water tanks, before (or abaft) the machinery space; and

v = whole volume of the portion of the ship below the margin line before (or abaft) the machinery space.

In the case of ships engaged on services where the cargo holds are not generally occupied by any substantial quantities of cargo, no part of the cargo spaces is to be included in calculating “b.”

(e) In the case of unusual arrangements the Administration may allow, or require, a detailed calculation of average permeability for the portions before or abaft the machinery spaces. For the purpose of such calculation the permeability of passenger spaces as defined in Regulation 2 shall be taken as 95, that of spaces containing machinery as 80, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such value as may be approved in each case by the Administration.

(f) If a between deck compartment between two watertight transverse bulkheads contains any passenger or crew space, the whole of that compartment, less any space completely enclosed within permanent steel bulkheads and appropriated to other purposes, shall be regarded as passenger space. If, however, the passenger or crew space in question is completely enclosed within permanent steel bulkheads, only the space so enclosed need be considered as passenger space.

(c) Sauf dans les cas prévus au paragraphe (d) ci-après, la perméabilité moyenne uniforme sur toute la longueur du navire en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, sera déterminée par la formule :

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

dans laquelle :

a = volume des espaces à passagers, suivant la définition de la Règle 2, qui sont situés sous la ligne de surimmersion, en avant (ou en arrière) de la tranche des machines ;

v = volume total de la partie du navire au-dessous de la ligne de surimmersion et en avant (ou en arrière) de la tranche des machines.

(d) Dans le cas d'un navire autorisé, aux termes de la Règle 22 du Chapitre III, à transporter un nombre de personnes supérieur à la capacité de ses embarcations, et qui doit, aux termes du paragraphe (d) de la Règle 1 du présent Chapitre, satisfaire à des dispositions spéciales, la perméabilité uniforme moyenne dans toutes les parties du navire en avant (ou en arrière) de la tranche des machines doit être déterminée par la formule :

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

dans laquelle :

b = le volume des espaces situés en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, au-dessous de la ligne de surimmersion et au-dessus de la partie supérieure des varangues, du double-fond ou des peaks, selon le cas, et propres à servir de cales à marchandises, de soutes à charbon ou à combustible liquide, de magasins à provisions de bord, de soutes à bagages, à dépêches et colis postaux, de puits aux chaînes et de citernes à eau douce ;

v = le volume total de la partie du navire située au-dessous de la ligne de surimmersion en avant (ou en arrière) de la tranche des machines.

Dans le cas de navires assurant des services au cours desquels les cales à marchandises ne sont généralement pas occupées par de fortes quantités de marchandises, il ne doit pas être tenu compte des espaces réservés aux marchandises dans le calcul de "b."

(e) Dans le cas de dispositions peu usuelles, l'Administration peut admettre ou exiger le calcul direct de la perméabilité moyenne pour les parties situées à l'avant et à l'arrière de la tranche des machines. Afin de permettre ce calcul, la perméabilité des espaces à passagers, tels qu'ils sont définis au paragraphe (i) de la Règle 2, sera prise égale à 95, celle de la tranche des machines à 80, celle de toutes les soutes à marchandises, à charbon et des magasins à 60, et celle des doubles-fonds, des soutes à combustible et autres liquides, à un chiffre qui peut être dans chaque cas approuvé par l'Administration.

(f) Si un compartiment, dans un entrepont, entre deux cloisons étanches transversales, renferme un espace affecté aux passagers ou à l'équipage, on considérera comme espace à passagers l'ensemble de ce compartiment, en déduisant, toutefois, tout espace affecté à un autre service qui serait complètement entouré de cloisons métalliques permanentes. Si, cependant, l'espace en question affecté aux passagers ou à l'équipage est lui-même complètement entouré de cloisons métalliques permanentes, on ne comptera que cet espace comme espace à passagers.

Regulation 5*Permissible Length of Compartments*

(a) Ships shall be as efficiently subdivided as is possible having regard to the nature of the service for which they are intended. The degree of subdivision shall vary with the length of the ship and with the service, in such manner that the highest degree of subdivision corresponds with the ships of greatest length, primarily engaged in the carriage of passengers.

(b) *Factor of Subdivision.*—The maximum permissible length of a compartment having its centre at any point in the ship's length is obtained from the floodable length by multiplying the latter by an appropriate factor called the *factor of subdivision*.

The factor of subdivision shall depend on the length of the ship, and for a given length shall vary according to the nature of the service for which the ship is intended. It shall decrease in a regular and continuous manner—

- (i) as the length of the ship increases, and
- (ii) from a factor A, applicable to ships primarily engaged in the carriage of cargo, to a factor B, applicable to ships primarily engaged in the carriage of passengers.

The variations of the factors A and B shall be expressed by the following formulæ (I) and (II) where L is the length of the ship as defined in Regulation 2:—

$$\begin{array}{l}
 \text{L in feet} \\
 A = \frac{190}{L - 198} + .18 \quad (L = 430 \text{ and upwards}) \\
 \text{L in metres} \\
 A = \frac{58.2}{L - 60} + .18 \quad (L = 131 \text{ and upwards}) \quad \dots\dots\dots (I) \\
 \text{L in feet} \\
 B = \frac{100}{L - 138} + .18 \quad (L = 260 \text{ and upwards}) \\
 \text{L in metres} \\
 B = \frac{30.3}{L - 42} + .18 \quad (L = 79 \text{ and upwards}) \quad \dots\dots\dots (II)
 \end{array}$$

(c) *Criterion of Service.*—For a ship of given length the appropriate factor of subdivision shall be determined by the Criterion of Service Numeral (hereinafter called the Criterion Numeral) as given by the following formulæ (III) and (IV) where:—

- C_s = the Criterion Numeral;
- L = length of the ship, as defined in Regulation 2;
- M = the volume of the machinery space, as defined in Regulation 2; with the addition thereto of the volume of any permanent oil fuel bunkers which may be situated above the inner bottom and before or abaft the machinery space;
- P = The whole volume of the passenger spaces below the margin line, as defined in Regulation 2;
- V = the whole volume of the ship below the margin line;

Règle 5

Longueur admissible des Compartiments

(a) Les navires doivent être compartimentés aussi efficacement que possible eu égard à la nature du service auquel ils sont destinés. Le degré de compartimentage doit varier avec la longueur du navire et le service auquel le navire est destiné, de telle manière que le degré de compartimentage le plus élevé corresponde aux plus longs navires essentiellement affectés au transport des passagers.

(b) *Facteur de cloisonnement.*—La longueur maximum admissible pour le compartiment ayant son centre en un point quelconque de la longueur d'un navire, se déduit de la longueur envahissable, en multipliant celle-ci par un facteur approprié dit *facteur de cloisonnement*.

Le facteur de cloisonnement doit dépendre de la longueur du navire, et pour une longueur donnée, varie selon la nature du service pour lequel le navire est prévu. Ce facteur doit décroître d'une façon régulière et continue :

(i) à mesure que la longueur du navire augmente,
et

(ii) depuis un facteur A applicable aux navires essentiellement affectés au transport des marchandises, jusqu'à un facteur B applicable aux navires essentiellement affectés au transport des passagers.

Les variations des facteurs A et B sont données par les formules (I) et (II) suivantes, dans lesquelles L est la longueur du navire définie par la Règle 2 :

L en mètres

$$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \quad (L = 131 \text{ et au-dessus})$$

L en pieds

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \quad (L = 430 \text{ et au-dessus}) \dots\dots\dots(I)$$

L en mètres

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad (L = 79 \text{ et au-dessus})$$

L en pieds

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ et au-dessus}) \dots\dots\dots(II)$$

(c) *Critérium de Service.*—Pour un navire de longueur donnée, le facteur de cloisonnement approprié est déterminé à l'aide de la valeur du Critérium de Service (appelé ci-après Critérium), donné par les formules III et IV ci-après, dans lesquelles :

C_s = le Critérium;

L = la longueur du navire, définie par la Règle 2;

M = le volume de la tranche des machines, défini par la Règle 2, mais en y ajoutant le volume de toutes les soutes permanentes à combustible liquide, situées hors du double-fond et en avant ou en arrière de la tranche des machines;

P = le volume total des espaces à passagers au-dessous de la ligne de surimmersion d'après la définition de la Règle 2;

V = le volume total du navire au-dessous de la ligne de surimmersion;

$P_1 = KN$ where:—

N = number of passengers for which the ship is to be certified, and

K has the following values :—

	Value of K .
Length in feet and volumes in cubic feet ...	$\cdot 6 L$.
Length in metres and volumes in cubic metres	$\cdot 056 L$.

Where the value of KN is greater than the sum of P and the whole volume of the actual passenger spaces above the margin line, the figure to be taken as P_1 is that sum or $\frac{2}{3}KN$, whichever is the greater.

When P_1 is greater than P —

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \dots\dots\dots (III)$$

and in other cases—

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \dots\dots\dots (IV)$$

For ships not having a continuous bulkhead deck the volumes are to be taken up to the actual margin lines used in determining the floodable lengths.

(d) *Rules for Subdivision of Ships other than those covered by paragraph (e) of this Regulation.*—(i) *The subdivision abaft the forepeak* of ships 430 feet (or 131 metres) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (I); of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by formula (II); and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and B , using the formula :—

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \dots\dots\dots (V)$$

Where the factor F is less than $\cdot 40$ and it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with the factor F in a machinery compartment of the ship, the subdivision of such compartment may be governed by an increased factor, which, however, shall not exceed $\cdot 40$.

(ii) *The subdivision abaft the forepeak* of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 260 feet (or 79 metres) in length having a criterion numeral equal to S , where—

$$S = \frac{9,382 - 20L}{34} \text{ (L in feet)} = \frac{3,574 - 25L}{13} \text{ (L in metres)}$$

shall be governed by the factor unity; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by the formula (II); of those having a criterion numeral between S and 123 by the factor F obtained by linear

P_1 = le produit KN ;

N = le nombre de passagers pour lequel le navire est destiné à être autorisé

$K = 0,056 L$, si L et V sont mesurés en mètres et mètres cubes respectivement (0,6 L , si L et V sont mesurés en pieds et pieds cubes respectivement).

Si la valeur du produit KN est plus grande que la valeur de la somme de P et du volume total réel affecté aux passagers, au-dessus de la ligne de surimmersion, on peut prendre pour P_1 le plus grand des deux nombres correspondant à la somme mentionnée ci-dessus d'une part, et à la valeur de $2/3$ de KN d'autre part.

Si P_1 est plus grand que P on aura

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \dots\dots\dots (III)$$

et dans les autres cas

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \dots\dots\dots (IV)$$

Dans le cas des navires n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, on calculera les volumes jusqu'à la ligne de surimmersion effectivement considérée dans le calcul de la longueur envahissable.

(d) *Prescriptions pour le Compartimentage des navires autres que ceux visés par le paragraphe (e) de la présente Règle.*—(i) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant une longueur de 131 mètres (ou 430 pieds) et au-dessus et dont le critérium est au plus égal à 23, doit être déterminé par le facteur A donné par la formule I ; celui de ceux qui ont un critérium au moins égal à 123, par le facteur B donné par la formule II ; enfin, celui de ceux qui ont un critérium compris entre 23 et 123, par un facteur F obtenu par interpolation linéaire, à l'aide de la formule :

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \dots\dots\dots (V)$$

Si le facteur F est inférieur à 0,40 et s'il est établi, à la satisfaction de l'Administration, qu'il est pratiquement impossible d'adopter ce facteur pour un compartiment de la tranche des machines du navire considéré, le cloisonnement de ce compartiment peut être déterminé avec un facteur plus élevé, pourvu, toutefois, que ce facteur ne soit pas supérieur à 0,40.

(ii) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds), mais pas moins de 79 mètres (ou 260 pieds) de longueur, dont le critérium aura la valeur S donnée par la formule :

$$S = \frac{3574 - 25L}{13} \text{ (L en mètres)} = \frac{9382 - 20L}{34} \text{ (L en pieds)}$$

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité; celui de ceux dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur B donné par la formule (II); enfin, celui de ceux dont le critérium est compris entre S et 123, par un facteur

interpolation between unity and the factor B using the formula:—

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S)}{123 - S} \dots\dots\dots (VI)$$

(iii) *The subdivision abaft the forepeak of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 260 feet (or 79 metres) in length and having a criterion numeral less than S, and of all ships less than 260 feet (or 79 metres) in length shall be governed by the factor unity, unless, in either case, it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in any part of the ship, in which case the Administration may allow such relaxation as may appear to be justified, having regard to all the circumstances.*

(iv) The provisions of sub-paragraph (d) (iii) shall apply also to ships of whatever length, which are to be certified to carry a number of passengers exceeding 12 but not exceeding—

$$\frac{L^2 \text{ (in feet)}}{7,000} = \frac{L^2 \text{ (in metres)}}{650} \quad \text{or 50, whichever is the less.}$$

(e) *Special Standards of Subdivision for Ships which are permitted under Regulation 22 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided and are required under paragraph (d) of Regulation 1 in this Chapter to comply with special provisions.*

(i) (a) In the case of ships primarily engaged in the carriage of passengers, the subdivision abaft the forepeak shall be governed by a factor of .50 or by the factor determined according to paragraphs (c) and (d) of this Regulation, if less than .50.

(b) In the case of such ships less than 300 feet (or 91.5 metres) in length, if the Administration is satisfied that compliance with such factor would be impracticable in a compartment, it may allow the length of that compartment to be governed by a higher factor provided the factor used is the lowest that is practicable and reasonable in the circumstances.

(ii) If, in the case of any ship whether less than 300 feet (or 91.5 metres) or not, the necessity of carrying appreciable quantities of cargo makes it impracticable to require the subdivision abaft the forepeak to be governed by a factor not exceeding .50 the standard of subdivision to be applied shall be determined in accordance with the following sub-paragraphs (a) to (e), subject to the condition that where the Administration is satisfied that insistence on strict compliance in any respect would be unreasonable, it may allow such alternative arrangement of the watertight bulkheads as appears to be justified on merits and will not diminish the general effectiveness of the subdivision.

(a) The provisions of paragraph (c) of this Regulation relating to the criterion numeral shall apply with the exception that in calculating the value of P_1 for berthed passengers K is to have the value defined in paragraph (c) of this Regulation or 125 cubic feet (or 3.55 cubic metres), whichever is the greater, and for unberthed passengers K is to have the value 125 cubic feet (or 3.55 cubic metres).

obtenu par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur B, au moyen de la formule :

$$F = 1 - \frac{(1-B)(C_s - S)}{123 - S} \dots\dots\dots(VI)$$

(iii) Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds) de longueur, mais pas moins de 79 mètres (ou 260 pieds), dont le critérium est moindre que S, et de tous les navires ayant moins de 79 mètres (ou 260 pieds) de longueur, doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, à moins que, dans l'un ou l'autre cas il ne soit établi à la satisfaction de l'Administration qu'il est pratiquement impossible de maintenir ce facteur dans une partie quelconque du navire; dans ce cas, l'Administration pourra accorder des tolérances dans la mesure qui lui paraîtra justifiée par les circonstances.

(iv) Les prescriptions de l'alinéa (d) (iii) s'appliqueront également, quelle que soit leur longueur, aux navires qui seront prévus pour porter un nombre de passagers dépassant douze (12), mais ne dépassant pas le plus petit des deux nombres.

$$\frac{L^2}{650} \text{ (L en mètres)} = \frac{L^2}{7,000} \text{ (L en pieds)} \quad \text{ou } 50$$

(¶) *Règles spéciales de compartimentage des navires autorisés, en vertu de la Règle 22 du Chapitre III, à transporter un nombre de personnes supérieur au nombre que peuvent recevoir leurs embarcations de sauvetage et tenus, aux termes du paragraphe (d) de la Règle 1 du présent Chapitre, de se conformer à des dispositions spéciales.*

(i) (a) Dans le cas de navires essentiellement destinés au transport de passagers, le compartimentage en arrière de la cloison d'abordage doit être déterminé par le facteur 0,50, ou par un facteur déterminé conformément aux paragraphes (c) et (d) de la présente Règle, s'il est inférieur à 0,50.

(b) Si, dans le cas de navires de ce genre, d'une longueur inférieure à 91,5 m. (ou 300 pieds), l'Administration reconnaît qu'il serait impossible d'appliquer un tel facteur à un compartiment, elle peut tolérer que la longueur de ce compartiment soit déterminée par un facteur supérieur, à condition que le facteur employé soit le plus faible qu'il est pratiquement possible et raisonnable d'adopter dans les circonstances envisagées.

(ii) Si, dans le cas d'un navire quelconque, qu'il soit d'une longueur inférieure à 91,5 m. (ou 300 pieds), ou non, la nécessité de transporter de fortes quantités de marchandises ne permet pas, en pratique, d'exiger que le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage soit déterminé par un facteur ne dépassant pas 0,50, le degré de compartimentage applicable sera déterminé conformément aux alinéas (a) à (e) suivants, étant entendu, toutefois, que l'Administration pourra admettre, si elle estime peu raisonnable d'insister pour une application stricte à quelque égard que ce soit, toute autre disposition de cloisons étanches se justifiant par ses qualités, et ne diminuant pas l'efficacité générale du compartimentage.

(a) Les dispositions du paragraphe (c) de la présente Règle, relatives au Critérium de Service, doivent s'appliquer; toutefois, pour le calcul de la valeur de P_1 , K doit avoir, pour les passagers en couchettes, la plus grande des deux valeurs suivantes, soit la valeur déterminée au paragraphe (c) de la présente Règle, soit 3,55 mètres cubes (ou 125 pieds cubes), et, pour les passagers non pourvus de couchettes, une valeur de 3,55 mètres cubes (ou 125 pieds cubes).

- (b) The factor B in paragraph (b) of this Regulation shall be replaced by the factor BB determined by the following formula:—

$$\text{BB} = \frac{L \text{ in feet}}{L - 108} + \cdot 20 \quad (L = 180 \text{ and upwards})$$

$$\text{BB} = \frac{L \text{ in metres}}{L - 33} + \cdot 20 \quad (L = 55 \text{ and upwards})$$

- (c) *The subdivision abaft the fore peak* of ships 430 feet (or 131 metres) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (I) in paragraph (b) of this Regulation; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor BB given by the formula in sub-paragraph (ii) (b) of this paragraph; and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and BB, using the formula:—

$$F = A - \frac{(A - BB)(C_s - 23)}{100}$$

except that if the factor F so obtained is less than $\cdot 50$ the factor to be used shall be either $\cdot 50$ or the factor calculated according to the provisions of paragraph (d) (i) of this Regulation, whichever is the smaller.

- (d) *The subdivision abaft the fore peak* of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 180 feet (or 55 metres) in length having a criterion numeral equal to S_1 where—

$$S_1 = \frac{1,950 - 4L}{10} \quad (L \text{ in feet})$$

$$S_1 = \frac{3,712 - 25L}{19} \quad (L \text{ in metres})$$

shall be governed by the factor unity; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor BB given by the formula in sub-paragraph (ii) (b) of this paragraph; of those having a criterion numeral between S_1 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between unity and the factor BB, using the formula:—

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)(C_s - S_1)}{123 - S_1}$$

except that in either of the two latter cases if the factor so obtained is less than $\cdot 50$ the subdivision may be governed by a factor not exceeding $\cdot 50$.

- (e) *The subdivision abaft the fore peak* of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 180 feet (or 55 metres) in length and having a criterion numeral less than S_1 , and of all ships less than 180 feet (or 55 metres) in length shall be governed by the factor unity, unless it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in particular compartments, in which event the Administration may allow such

- (b) Le facteur B au paragraphe (b) de la présente Règle doit être remplacé par le facteur BB, déterminé selon la formule suivante :

L en mètres

$$BB = \frac{17,6}{L - 33} + 0,20 \quad (L = 55 \text{ et au-dessus})$$

L en pieds

$$BB = \frac{57,6}{L - 108} + 0,20 \quad (L = 180 \text{ et au-dessus})$$

- (c) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant une longueur de 131 mètres (ou 430 pieds) et au-dessus, et dont le critérium est au plus égal à 23, doit être déterminé par le facteur A donné par la formule (I) figurant au paragraphe (b) de la présente Règle; celui de ceux qui ont un critérium au moins égal à 123, par le facteur BB, donné par la formule figurant à l'alinéa (ii) (b) ci-dessus; enfin, celui de ceux qui ont un critérium compris entre 23 et 123, par un facteur F obtenu par interpolation linéaire entre les facteurs A et BB à l'aide de la formule,

$$F = A - \frac{(A - BB)(C_s - 23)}{100}$$

sous réserve que, si le facteur F ainsi obtenu est inférieur à 0,50, le facteur à employer sera le moindre des deux nombres, soit 0,50, soit un facteur calculé conformément aux dispositions du paragraphe (d) (i) de la présente Règle.

- (d) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds) mais pas moins de 55 mètres (ou 180 pieds) de longueur, dont le critérium aura la valeur S_1 donnée par la formule :

$$S_1 = \frac{3712 - 25L}{19} \quad (L \text{ en mètres})$$

$$S_1 = \frac{1950 - 4L}{10} \quad (L \text{ en pieds})$$

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité; celui de ceux dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur BB donné par la formule figurant à l'alinéa (ii) (b) du présent paragraphe, enfin celui de ceux dont le critérium est compris entre S_1 et 123 par le facteur F obtenu par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur BB, au moyen de la formule :

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)(C_s - S_1)}{123 - S_1}$$

sous réserve que, si dans chacun des deux derniers cas, le facteur ainsi obtenu est inférieur à 0,5, le cloisonnement puisse être déterminé par un facteur ne dépassant pas 0,50.

- (e) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds) de longueur, mais pas moins de 55 mètres (ou 180 pieds) de longueur, et dont le critérium est moindre que S_1 , et celui de tous les navires ayant moins de 55 mètres (ou 180 pieds) de longueur, doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, à moins qu'il ne soit établi à la satisfaction de l'Administration qu'il est pratiquement impossible de maintenir ce facteur

relaxations in respect of those compartments as appear to be justified, having regard to all the circumstances, provided that the aftermost compartment and as many as possible of the forward compartments (between the forepeak and the after end of the machinery space) shall be kept within the floodable length.

Regulation 6

Special Rules concerning Subdivision

(a) Where in a portion or portions of a ship the watertight bulkheads are carried to a higher deck than in the remainder of the ship, and it is desired to take advantage of this higher extension of the bulkheads in calculating the floodable length, separate margin lines may be used for each such portion of the ship provided that—

(i) the sides of the ship are extended throughout the ship's length to the deck corresponding to the upper margin line and all openings in the shell plating below this deck throughout the length of the ship are treated as being below a margin line, for the purposes of Regulation 13 ; and

(ii) the two compartments adjacent to the “step” in the bulkhead deck are each within the permissible length corresponding to their respective margin lines and, in addition, their combined length does not exceed twice the permissible length based on the lower margin line.

(b) (i) A compartment may exceed the permissible length determined by the rules of Regulation 5 provided the combined length of each pair of adjacent compartments to which the compartment in question is common does not exceed either the floodable length or twice the permissible length, whichever is the less.

(ii) If one of the two adjacent compartments is situated inside the machinery space, and the second is situated outside the machinery space, and the average permeability of the portion of the ship in which the second is situated differs from that of the machinery space, the combined length of the two compartments shall be adjusted to the mean average permeability of the two portions of the ship in which the compartments are situated.

(iii) Where the two adjacent compartments have different factors of subdivision, the combined length of the two compartments shall be determined proportionately.

(c) In ships 430 feet (or 131 metres) in length and upwards, one of the main transverse bulkheads abaft the fore peak shall be fitted at a distance from the forward perpendicular which is not greater than the permissible length.

(d) A main transverse bulkhead may be recessed provided that all parts of the recess lie inboard of vertical surfaces on both sides of the ship, situated at a distance from the shell plating equal to one-fifth the breadth of the ship, as defined in Regulation 2, and measured at right angles to the centre line at the level of the deepest subdivision loadline.

Any part of a recess which lies outside these limits shall be dealt with as a step in accordance with the following paragraph.

dans des compartiments particuliers; dans ce cas, l'Administration pourra accorder des tolérances en ce qui concerne ces compartiments, dans la mesure qui lui paraîtra justifiée par les circonstances, à condition toutefois que le compartiment extrême arrière et le plus grand nombre possible des compartiments avant (compris entre la cloison d'abordage et l'extrémité arrière de la tranche des machines) n'aient pas une longueur dépassant la longueur admissible.

Règle 6

Prescriptions spéciales relatives au Compartimentage

(a) Quand, dans une ou plusieurs régions du navire, les cloisons étanches sont prolongées jusqu'à un pont plus élevé que sur le reste du navire et qu'on désire bénéficier de cette extension des cloisons en hauteur, on peut, pour calculer la longueur envahissable, utiliser des lignes de surimmersion séparées, pour chacune de ces régions du navire, à condition :

- (i) que la muraille du navire s'étende sur toute la longueur du navire jusqu'au pont correspondant à la ligne de surimmersion la plus haute et que toutes les ouvertures dans le bordé extérieur au-dessous de ce pont sur toute la longueur du navire soient considérées comme étant, au regard de la Règle 13, au-dessous de la ligne de surimmersion.
- (ii) que les deux compartiments adjacents à la "baïonnette" du pont de cloisonnement soient, chacun, dans les limites de la longueur admissible, correspondant à leurs lignes de surimmersion respectives, et qu'en outre, leurs longueurs combinées n'excèdent pas le double de la longueur admissible calculée avec la ligne de surimmersion inférieure.

(b) (i) La longueur d'un compartiment peut dépasser la longueur admissible fixée par les prescriptions de la Règle 5, pourvu que la longueur de chacune des deux paires de compartiments adjacents, comprenant chacune le compartiment en question, ne dépasse ni la longueur envahissable, ni deux fois la longueur admissible.

(ii) Si l'un des deux compartiments adjacents est situé dans la tranche des machines et le second en dehors de la tranche des machines, et si la perméabilité moyenne de la portion du navire où le second est situé n'est pas la même que celle de la tranche des machines, la longueur combinée des deux compartiments doit être fixée en prenant pour base la moyenne des perméabilités des deux portions du navire auquel les compartiments en question appartiennent.

(iii) Lorsque les deux compartiments adjacents ont des facteurs de cloisonnement différents, la longueur combinée de ces deux compartiments doit être déterminée proportionnellement.

(c) Pour les navires d'au moins 131 mètres (ou 430 pieds) de longueur, une des cloisons principales transversales en arrière de la cloison d'abordage doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant au plus égale à la longueur admissible.

(d) Une cloison transversale principale peut présenter une niche, pourvu qu'aucun point de la niche ne dépasse, vers l'extérieur du navire, deux surfaces verticales menées de chaque bord à une distance du bordé égale à $1/5^{\text{ème}}$ de la largeur du navire définie par la Règle 2, cette distance étant mesurée normalement au plan diamétral du navire et dans le plan de la ligne de charge maximum de compartimentage.

Si une partie d'une niche dépasse les limites ainsi fixées, cette partie sera considérée comme une baïonnette et on lui appliquera les règles du paragraphe suivant.

(e) A main transverse bulkhead may be stepped provided that it meets one of the following conditions:—

- (i) The combined length of the two compartments, separated by the bulkhead in question, does not exceed either 90 per cent. of the floodable length or twice the permissible length, except that in ships having a factor of subdivision greater than .9, the combined length of the two compartments in question shall not exceed the permissible length.
- (ii) Additional subdivision is provided in way of the step to maintain the same measure of safety as that secured by a plane bulkhead.
- (iii) The compartment over which the step extends does not exceed the permissible length corresponding to a margin line taken 3 inches (or 76 millimetres) below the step.

(f) Where a main transverse bulkhead is recessed or stepped, an equivalent plane bulkhead shall be used in determining the subdivision.

(g) If the distance between two adjacent main transverse bulkheads, or their equivalent plane bulkheads, or the distance between the transverse planes passing through the nearest stepped portions of the bulkheads, is less than 10 feet (or 3.05 metres) plus 3 per cent. of the length of the ship, or 35 feet (or 10.67 metres) whichever is the less, only one of these bulkheads shall be regarded as forming part of the subdivision of the ship in accordance with the provisions of Regulation 5.

(h) Where a main transverse watertight compartment contains local subdivision and it can be shown to the satisfaction of the Administration that, after any assumed side damage extending over a length of 10 feet (or 3.05 metres) plus 3 per cent. of the length of the ship, or 35 feet (or 10.67 metres) whichever is the less, the whole volume of the main compartment will not be flooded, a proportionate allowance may be made in the permissible length otherwise required for such compartment. In such a case the volume of effective buoyancy assumed on the undamaged side shall not be greater than that assumed on the damaged side.

Regulation 7

Stability of Ships in Damaged Condition

(a) Sufficient intact stability shall be provided in all service conditions so as to enable the ship to withstand the final stage of flooding of any one main compartment which is required to be within the floodable length.

Where two adjacent main compartments are separated by a bulkhead which is stepped under the conditions of subparagraph (e) (i) of Regulation 6, the intact stability shall be adequate to withstand the flooding of those two adjacent main compartments.

Where the required factor of subdivision is .50 or less the intact stability shall be adequate to withstand the flooding of any two adjacent main compartments.

(b) (i) The requirements of paragraph (a) of this Regulation shall be determined by calculations which are in accordance with paragraphs (c), (d) and (f), following, and which take into consideration the proportions and design characteristics of the ship and the arrangement and configuration

(e) Une cloison transversale principale peut être à baïonnette pourvu qu'elle satisfasse à l'une des conditions suivantes:

- (i) La longueur combinée des deux compartiments séparés par la cloison en question n'excède pas 90 pour cent de la longueur envahissable ou deux fois la longueur admissible, avec la réserve, toutefois, que pour les navires ayant un facteur de cloisonnement supérieur à 0,9 la longueur totale des deux compartiments en question ne dépasse pas la longueur admissible.
- (ii) Un compartimentage supplémentaire est prévu par le travers de la baïonnette pour maintenir le même degré de sécurité que si la cloison était plane.
- (iii) Le compartiment au-dessus duquel s'étend la baïonnette ne dépasse pas la longueur admissible correspondant à une ligne de surimmersion prise 76 mm. (3 pouces) au-dessous de la baïonnette.

(f) Lorsqu'une cloison transversale principale présente une niche ou une baïonnette, on la remplacera, dans la détermination du cloisonnement, par une cloison plane équivalente.

(g) Si la distance entre deux cloisons transversales principales adjacentes, ou entre les cloisons planes équivalentes ou enfin la distance entre deux plans verticaux passant par les points les plus rapprochés des baïonnettes, s'il y en a, est inférieure à la plus petite des deux longueurs 3,05 mètres (ou 10 pieds) plus 3 pour cent de la longueur du navire, ou 10,67 mètres (ou 35 pieds), une seule de ces cloisons sera acceptée comme faisant partie du cloisonnement du navire tel qu'il est prescrit par la Règle 5.

(h) Lorsqu'un compartiment principal étanche transversal est lui-même compartimenté, s'il peut être établi à la satisfaction de l'Administration que, dans l'hypothèse d'une avarie s'étendant sur la plus petite des deux longueurs 3,05 mètres (ou 10 pieds) plus 3 pour cent de la longueur du navire, ou 10,67 mètres (ou 35 pieds), l'ensemble du compartiment principal n'est pas envahi, une augmentation proportionnelle de la longueur admissible peut être accordée par rapport à celle qui serait calculée sans tenir compte du compartimentage supplémentaire. Dans ce cas, le volume de la réserve de flottabilité supposé intact du côté opposé à l'avarie ne doit pas être supérieur à celui qui est supposé intact du côté de l'avarie.

Règle 7

Stabilité des navires en cas d'avarie

(a) Il devra être prévu, pour le navire intact, dans les diverses conditions d'exploitation, une stabilité telle, qu'après envahissement d'un compartiment principal quelconque restant dans la limite des longueurs envahissables, le navire, au stade final de l'envahissement, puisse satisfaire aux conditions définies ci-dessous.

Lorsque deux compartiments principaux adjacents sont séparés par un cloisonnement avec baïonnette répondant aux prescriptions de l'alinéa (e) (i) de la Règle 6, la stabilité à l'état intact doit être telle que le navire satisfasse à ces conditions, avec les deux compartiments adjacents supposés envahis.

Lorsque le facteur de compartimentage prévu est 0,5, ou moins, la stabilité à l'état intact doit être telle que le navire satisfasse à ces conditions, avec deux compartiments principaux adjacents quelconques envahis.

(b) (i) Les dispositions du paragraphe (a) de la présente Règle seront déterminées conformément aux paragraphes (c), (d) et (f) suivants, par des calculs tenant compte des proportions et des caractéristiques de base du navire, ainsi que de la disposition et de la configuration des compartiments ayant

of the damaged compartments. In making these calculations the ship is to be assumed in the worst anticipated service condition as regards stability.

(ii) Where it is proposed to fit decks, inner skins or longitudinal bulk-heads of sufficient tightness to seriously restrict the flow of water, the Administration shall be satisfied that proper consideration is given to such restrictions in the calculations.

(c) For the purpose of making damage stability calculations the volume and surface permeabilities shall be as follows:—

<i>Spaces</i>				<i>Permeability</i>
Occupied by Cargo, Coal or Stores	...	...	...	60
Occupied by Accommodations	...	...	...	95
Occupied by Machinery	...	...	...	85
Intended for Liquids	...	...	...	0 or 95*

* Whichever results in the more severe requirements.

(d) Minimum assumed extent of damage shall be as follows:—

- (i) *Longitudinal extent*: 10 ft. (or 3·05 metres) plus 3 per cent. of the length of the ship, or 35 feet (or 10·67 metres) whichever is the less.
- (ii) *Transverse extent* (measured inboard from the ship's side, at right angles to the centre line at the level of the deepest sub-division load line): a distance of one-fifth of the breadth of the ship, as defined in Regulation 2.
- (iii) *Vertical extent*: From top of double bottom up to the margin line.
- (iv) If any damage of lesser extent than that indicated in the foregoing sub-paragraphs (i), (ii) and (iii), would result in a more severe condition regarding heel or loss of metacentric height such damage shall be assumed in the calculations.

(e) Unsymmetrical flooding is to be kept to a minimum consistent with efficient arrangements. Where special cross-flooding fittings are provided these, together with the maximum heel before equalisation, shall be acceptable to the Administration. Suitable information concerning the use of such fittings shall be supplied to the master of the ship.

(f) The final conditions of the ship after damage and after equalisation measures have been taken shall be as follows:—

- (i) In the case of symmetrical flooding the residual metacentric height shall be positive, except that, in special cases, the Administration may accept a negative metacentric height (upright) provided the resulting heel is not more than seven degrees.
- (ii) In the case of unsymmetrical flooding the total heel shall not exceed seven degrees, except that, in special cases, the Administration may allow additional heel due to the unsymmetrical moment, but in no case shall the final heel exceed fifteen degrees.
- (iii) In no case shall the margin line be submerged in the final stage of flooding. If it is considered that the margin line may become

subi une avarie. Pour ces calculs, on considère le navire comme étant dans les plus mauvaises conditions de service possibles du point de vue de la stabilité.

(ii) Lorsqu'il est proposé d'installer des ponts, des doubles coques ou des cloisons longitudinales qui, sans être étanches, sont de nature à retarder sérieusement l'envahissement de l'eau, l'Administration doit donner accord sur la mesure dans laquelle ces dispositions sont de nature à influencer les résultats des calculs.

(c) Pour le calcul de la stabilité en cas d'avarie, on adoptera les perméabilités de volume et de surface suivantes :

<i>Espaces</i>	<i>Perméabilité</i>
Occupés par les marchandises, le charbon ou les magasins	60
Occupés par les locaux habités	95
Occupés par des machines	85
Destinés aux liquides	0 ou 95

en choisissant pour les deux derniers nombres celui qui entraîne les exigences les plus sévères.

(d) On suppose que les dimensions minima de l'avarie considérée sont les suivantes :

- (i) *Etendue longitudinale* : la plus petite des deux valeurs : 3,05 mètres (ou 10 pieds), plus 3 pour cent de la longueur du navire ou 10,67 mètres (ou 35 pieds).
- (ii) *Etendue transversale* (mesurée de la muraille du navire vers l'intérieur et perpendiculairement au plan diamétral au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage : une distance d'un cinquième de la largeur du navire, telle que définie dans la Règle 2.
- (iii) *Etendue verticale* : de la face supérieure du double-fond jusqu'à la ligne de surimmersion.
- (iv) Si une avarie d'une étendue inférieure à celle indiquée dans les alinéas précédents (i), (ii) et (iii) entraîne des conditions plus sévères du point de vue de la bande, ou de la hauteur métacentrique résiduelle, une telle avarie sera adoptée comme hypothèse des calculs.

(e) L'envahissement dissymétrique doit être réduit au minimum grâce à des dispositions convenables. Lorsque des traverses d'équilibrage sont prévues, leur disposition, ainsi que la valeur de la bande maxima avant équilibrage, doivent être acceptées par l'Administration. Une documentation convenable concernant l'usage de ces dispositions doit être fournie au Capitaine du navire.

(f) Le navire, dans sa situation définitive après avarie et après que les mesures d'équilibrage ont été prises, doit satisfaire aux conditions suivantes :

- (i) En cas d'envahissement symétrique, la hauteur métacentrique résiduelle devra être positive, sauf dans des cas particuliers pour lesquels l'Administration a la faculté d'accepter une hauteur métacentrique négative (navire droit) pourvu que la bande qui en résulte soit inférieure à sept degrés.
- (ii) Dans le cas d'un envahissement dissymétrique, la bande totale ne doit pas excéder sept degrés, sauf dans certains cas spéciaux, pour lesquels l'Administration peut autoriser une bande supplémentaire, résultant de l'envahissement dissymétrique, pourvu que, en aucun cas, la bande totale dans le stade final n'excède pas quinze degrés.
- (iii) En aucun cas, la ligne de surimmersion ne doit être immergée dans le stade final de l'envahissement. S'il est considéré comme

submerged during an intermediate stage of flooding, the Administration may require such investigations and arrangements as it shall consider necessary for the safety of the ship.

(g) The master of the ship shall be supplied with the data necessary to maintain sufficient intact stability under service conditions to enable the ship to withstand the critical damage. In the case of ships requiring cross-flooding the master of the ship shall be informed of the conditions of stability on which the calculations of heel are based and be warned that excessive heeling might result should the ship sustain damage when in a less favourable condition.

(h) (i) No relaxation from the requirements for damage stability may be considered by an Administration unless it is shown that the intact meta-centric height in any service condition necessary to meet these requirements is excessive for the service intended.

(ii) Relaxations from the requirements for damage stability shall be permitted only in exceptional cases and subject to the condition that the Administration is to be satisfied that the proportions, arrangements and other characteristics of the ship are the most favourable to stability after damage which can practically and reasonably be adopted in the particular circumstances.

Regulation 8

Peak and Machinery Space Bulkheads, Shaft Tunnels, &c.

(a) (i) A ship shall have a forepeak or collision bulkhead, which shall be watertight up to the bulkhead deck. This bulkhead shall be fitted not less than 5 per cent. of the length of the ship, and not more than 10 feet (or 3.05 metres) plus 5 per cent. of the length of the ship from the forward perpendicular.

(ii) If the ship has a long forward superstructure, the forepeak bulkhead shall be extended weathertight to the deck next above the bulkhead deck. The extension need not be fitted directly over the bulkhead below, provided it is at least 5 per cent. of the length of the ship from the forward perpendicular, and the part of the bulkhead deck which forms the step is made effectively weathertight.

(b) An afterpeak bulkhead, and bulkheads dividing the machinery space, as defined in Regulation 2, from the cargo and passenger spaces forward and aft, shall also be fitted and made watertight up to the bulkhead deck. The afterpeak bulkhead may, however, be stopped below the bulkhead deck, provided the degree of safety of the ship as regards subdivision is not thereby diminished.

(c) In all cases stern tubes shall be enclosed in watertight spaces of moderate volume. The stern gland shall be situated in a watertight shaft tunnel or other watertight space separate from the stern tube compartment and of such volume that, if flooded by leakage through the stern gland, the margin line will not be submerged.

probable, que la ligne de surimmersion se trouve immergée au cours d'un stade intermédiaire de l'envahissement, l'Administration peut exiger toutes études et dispositions qu'elle jugera nécessaires pour la sécurité du navire.

(g) Le Capitaine sera pourvu des données nécessaires pour assurer dans les conditions d'exploitation une stabilité à l'état intact suffisante pour permettre au navire de satisfaire aux conditions ci-dessus dans les hypothèses d'avarie les plus défavorables restant dans le cadre défini plus haut. Dans le cas de navires pourvus de traverses d'équilibrage, le Capitaine du navire doit être informé des conditions de stabilité dans lesquelles les calculs de la bande ont été effectués, et il doit être averti que si le navire se trouvait, à l'état intact, dans des conditions moins avantageuses, il pourrait prendre une bande trop importante en cas d'avarie.

(h) (i) L'Administration ne pourra accorder de dérogation aux exigences concernant la stabilité en cas d'avarie, à moins qu'il ne soit démontré que, dans toute condition d'exploitation, la hauteur métacentrique à l'état intact, résultant de ces exigences, est trop élevée pour l'exploitation envisagée.

(ii) Des dérogations aux prescriptions relatives à la stabilité en cas d'avarie, ne doivent être accordées que dans des cas exceptionnels et sous réserve que l'Administration estime que les proportions, les dispositions et autres caractéristiques du navire, susceptibles d'être pratiquement et raisonnablement adoptées dans des circonstances d'exploitation particulières propres au navire, sont les plus favorables possibles du point de vue stabilité en cas d'avarie.

Règle 8

Cloisons d'extrémité, Cloisons limitant la Tranche des Machines, Tunnels des Lignes d'arbres, etc.

(a) (i) Un navire doit être pourvu d'une cloison de coqueron avant ou d'abordage qui doit être étanche jusqu'au pont de cloisonnement. Cette cloison doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant égale au moins à 5 pour cent de la longueur du navire et au plus à 3,05 mètres (ou 10 pieds) plus 5 pour cent de la longueur du navire.

(ii) S'il existe à l'avant une longue superstructure, une cloison étanche aux intempéries doit être établie au-dessus de la cloison d'abordage entre le pont de cloisonnement et le pont situé immédiatement au-dessus. Le prolongement de la cloison d'abordage peut ne pas être placé directement au-dessus de celle-ci, pourvu que ce prolongement soit à une distance de la perpendiculaire avant au moins égale à 5 pour cent de la longueur du navire et que la partie du pont de cloisonnement qui forme baïonnette soit effectivement étanche aux intempéries.

(b) Il y aura également une cloison de coqueron arrière et des cloisons séparant la tranche des machines, telle qu'elle est définie par la Règle 2, des espaces à passagers et à marchandises situés à l'avant et à l'arrière; ces cloisons doivent être étanches jusqu'au pont de cloisonnement. Toutefois, la cloison du coqueron arrière peut être arrêtée au-dessous de ce pont, pourvu que le degré de sécurité du navire en ce qui concerne le compartimentage ne soit pas diminué de ce fait.

(c) Dans tous les cas, les tubes de sortie d'arbres arrière doivent être enfermés dans des espaces étanches de volume modéré. Le presse-étoupe arrière doit être placé dans un tunnel étanche ou dans un autre espace étanche séparé du compartiment des tubes de sortie d'arbres arrière et d'un volume assez réduit pour qu'il puisse être rempli par une fuite du presse-étoupe sans que la ligne de surimmersion soit immergée.

Regulation 9*Double Bottoms*

(a) A double bottom should be fitted extending from the forepeak bulkhead to the afterpeak bulkhead as far as this is practicable and compatible with the design and proper working of the ship.

- (i) In ships 200 feet (or 61 metres) and under 249 feet (or 76 metres) in length a double bottom shall be fitted at least from the machinery space to the forepeak bulkhead, or as near thereto as practicable.
- (ii) In ships 249 feet (or 76 metres) and under 330 feet (or 100 metres) in length a double bottom shall be fitted at least outside the machinery space, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.
- (iii) In ships 330 feet (or 100 metres) in length and upwards a double bottom shall be fitted amidships, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

(b) Where a double bottom is required to be fitted the inner bottom shall be continued out to the ship's sides in such a manner as to protect the bottom to the turn of the bilge. Such protection will be deemed satisfactory if the line of intersection of the outer edge of the margin plate with the bilge plating is not lower at any part than a horizontal plane passing through the point of intersection with the frame line amidships of a transverse diagonal line inclined at 25 degrees to the base line and cutting it at a point one-half the ship's moulded breadth from the middle line.

(c) Small wells constructed in the double bottom in connection with drainage arrangements of holds, &c., shall not extend downwards more than necessary, nor shall they be less than 18 inches (or 457 millimetres) from the outer bottom or from the inner edge of the margin plate. A well extending to the outer bottom is, however, permitted at the after end of the shaft tunnel of screw ships. Other wells (e.g., for lubricating oil under main engines) may be permitted by the Administration, if satisfied that the arrangements give protection equivalent to that afforded by a double bottom complying with this Regulation.

(d) A double bottom need not be fitted in way of watertight compartments of moderate size used exclusively for the carriage of liquids, provided the safety of the ship, in the event of bottom or side damage, is not, in the opinion of the Administration, thereby impaired.

(e) In the case of ships to which the provisions of paragraph (d) of Regulation 1 of this Chapter apply and which are engaged on regular service within the limits of a short international voyage as defined in Regulation 2 of Chapter III, the Administration may permit a double bottom to be dispensed with in any part of the ship which is subdivided by a factor not exceeding .50, if satisfied that the fitting of a double bottom in that part would not be compatible with the design and proper working of the ship.

Règle 9

Doubles-fonds

(a) Un double-fond doit être installé de la cloison du coqueron avant à la cloison du coqueron arrière, dans la mesure où cela est praticable et compatible avec les caractéristiques et l'utilisation normale du navire :

- (i) Les navires dont la longueur est au moins égale à 61 mètres (ou 200 pieds) et inférieure à 76 mètres (ou 249 pieds) doivent être pourvus d'un double-fond s'étendant au moins depuis l'avant de la tranche des machines jusqu'à la cloison du coqueron avant ou aussi près que pratiquement possible de cette cloison.
- (ii) Les navires dont la longueur est au moins égale à 76 mètres (ou 249 pieds) et inférieure à 100 mètres (ou 330 pieds) doivent être pourvus de doubles-fonds au moins en dehors de la tranche des machines. Ces doubles-fonds doivent s'étendre jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière aussi près que pratiquement possible de ces cloisons.
- (iii) Les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100 mètres (ou 330 pieds) doivent être pourvus au milieu d'un double-fond s'étendant jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière ou aussi près que pratiquement possible de ces cloisons.

(b) Là où un double-fond est exigé, il doit se prolonger en abord vers la muraille de manière à protéger efficacement les bouchains. Cette protection sera considérée comme satisfaisante si aucun point de la ligne d'intersection de l'arête extérieure de la tôle de côté avec le bordé extérieur ne vient au-dessous d'un plan horizontal passant par le point du tracé hors membres où le couple milieu est coupé par une droite inclinée à 25° sur l'horizontale et menée par le sommet inférieur correspondant du rectangle circonscrit à la maîtresse section.

(c) Les petits puisards établis dans les doubles-fonds pour recevoir les aspirations des pompes de cale, ne doivent pas être plus profonds qu'il n'est nécessaire et, en tous les cas, ils ne doivent pas être à moins de 457 millimètres (ou 18 pouces) du bordé extérieur ou du bord intérieur de la tôle de côté. Des puisards allant jusqu'au bordé peuvent cependant être admis à l'extrémité arrière des tunnels d'arbres des navires à hélice. D'autres puisards (par exemple les tanks de retour d'huile de graissage sous les machines principales) peuvent être autorisés par l'Administration, si elle estime que les dispositions d'ensemble assurent une protection équivalente à celle que fournit un double-fond conforme aux termes de la présente Règle.

(d) Il n'est pas nécessaire d'installer un double-fond par le travers des compartiments étanches de dimensions moyennes, utilisés exclusivement pour le transport des liquides, à condition que, dans l'esprit de l'Administration, la sécurité du navire dans le cas d'une avarie du fond ou du bordé ne s'en trouve pas diminuée.

(e) Dans le cas de navires auxquels s'appliquent les prescriptions du paragraphe (d) de la Règle 1 du présent chapitre et qui effectuent un service régulier dans les limites prévues pour un voyage international court, à la Règle 2 du Chapitre III, l'Administration peut accorder l'exemption d'un double-fond dans toute partie du navire compartimentée suivant un facteur ne dépassant pas 0,50, si elle reconnaît que l'installation d'un double-fond dans cette partie ne serait pas compatible avec les caractéristiques de base et l'exploitation normale du navire.

Regulation 10*Assigning, Marking and Recording of Subdivision Load Lines*

(a) In order that the required degree of subdivision shall be maintained, a loadline corresponding to the approved subdivision draught shall be assigned and marked on the ship's sides. A ship having spaces which are specially adapted for the accommodation of passengers and the carriage of cargo alternatively may, if the owners desire, have one or more additional loadlines assigned and marked to correspond with the subdivision draughts which the Administration may approve for the alternative service conditions.

(b) The subdivision loadlines assigned and marked shall be recorded in the Safety Certificate, and shall be distinguished by the notation C.1 for the principal passenger condition, and C.2, C.3, &c., for the alternative conditions.

(c) The freeboard corresponding to each of these loadlines shall be measured at the same position and from the same deck line as the freeboards determined in accordance with the International Convention respecting Load Lines, 1930.

(d) The freeboard corresponding to each approved subdivision loadline and the conditions of service for which it is approved, shall be clearly indicated on the Safety Certificate.

(e) In no case shall any subdivision loadline mark be placed above the deepest loadline in salt water as determined by the strength of the ship and/or the International Convention respecting Load Lines, 1930.

(f) Whatever may be the position of the subdivision loadline marks, a ship shall in no case be loaded so as to submerge the load line mark appropriate to the season and locality as determined in accordance with the International Convention respecting Load Lines, 1930.

(g) A ship shall in no case be so loaded that when she is in salt water the subdivision loadline mark appropriate to the particular voyage and condition of service is submerged.

Regulation 11*Construction and Initial Testing of Watertight Bulkheads, &c.*

(a) Watertight subdivision bulkheads, whether transverse or longitudinal, shall be constructed in such a manner that they shall be capable of supporting, with a proper margin of resistance, the pressure due to a head of water up to the margin line in way of each bulkhead. The construction of these bulkheads shall be to the satisfaction of the Administration.

(b) (i) Steps and recesses in bulkheads shall be watertight and as strong as the bulkhead at the place where each occurs.

(ii) Where frames or beams pass through a watertight deck or bulkhead, such deck or bulkhead shall be made structurally watertight without the use of wood or cement.

(c) Testing main compartments by filling them with water is not compulsory. A complete examination of the bulkheads shall be made by a surveyor; and, in addition, a hose test shall be made in all cases.

(d) The forepeak, double bottoms (including duct keels) and inner skins shall be tested with water to a head up to the margin line.

Règle 10

Détermination, Marquage et Inscription des Lignes de Charge de Compartimentage

(a) Pour assurer le maintien du degré de cloisonnement exigé, une ligne de charge correspondant au tirant d'eau adopté pour le calcul de cloisonnement approuvé doit être déterminée et marquée sur la muraille du navire. Un navire, ayant des locaux spécialement adaptés alternativement à l'usage des passagers et au transport de marchandises, peut, si l'armateur le désire, avoir une ou plusieurs lignes de charge additionnelles, marquées de façon à correspondre aux tirants d'eau de compartimentage correspondants, que l'Administration peut approuver pour les conditions d'exploitation considérées.

(b) Les lignes de charge de compartimentage déterminées doivent être mentionnées sur le Certificat de Sécurité en désignant par la notation C.1. celle qui se rapporte au cas où le navire est employé principalement au service des passagers, et par les notations C.2, C.3., etc., celles qui se rapportent aux autres cas d'utilisation du navire.

(c) Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge doit être mesuré au même emplacement et à partir de la même ligne de pont que les francs-bords déterminés conformément à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge 1930.

(d) Le franc-bord relatif à chaque ligne de charge de compartimentage approuvée et aux conditions d'exploitation correspondantes, doit être clairement indiqué dans le Certificat de Sécurité.

(e) Dans aucun cas, une marque de ligne de charge de compartimentage ne peut être placée au-dessus de la ligne de charge maximum en eau salée correspondant soit à l'échantillonnage du navire, soit à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge 1930.

(f) Quelles que soient les positions des marques de lignes de charge de compartimentage, un navire ne doit jamais être chargé de façon à immerger la ligne de charge correspondant à la saison et à la région du globe, tracée conformément à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge 1930.

(g) Un navire ne doit en aucun cas être chargé de telle sorte que, lorsqu'il est en eau salée, la marque de ligne de charge de compartimentage, correspondant à la nature de ce voyage particulier et aux conditions de service, se trouve immergée.

Règle 11

Construction et Epreuves initiales des Cloisons étanches

(a) Les cloisons étanches de compartimentage, qu'elles soient transversales ou longitudinales, doivent être construites de manière à pouvoir supporter, avec une marge de résistance convenable, la pression due à une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la ligne de surimmersion par le travers de chacune d'elles. La construction de ces cloisons doit donner satisfaction à l'Administration.

(b) (i) Les baïonnettes et niches pratiquées dans les cloisons doivent être étanches et présenter la même résistance que les parties avoisinantes de la cloison.

(ii) Quand des membrures ou des barrots traversent un pont étanche ou une cloison étanche, ce pont et cette cloison doivent être rendus étanches par leur construction propre, sans emploi de bois ou de ciment.

(c) L'essai par remplissage des compartiments principaux n'est pas obligatoire. Un examen complet des cloisons doit être fait par un inspecteur agréé; cet examen doit être complété, dans tous les cas, par un essai à la lance.

(d) Le coqueron avant, les doubles-fonds (y compris les quilles tubulaires) et les doubles-coques, doivent être soumis à une épreuve sous une hauteur d'eau limitée à la ligne de surimmersion.

(e) Tanks which are intended to hold liquids, and which form part of the subdivision of the ship, shall be tested for tightness with water to a head up to the deepest subdivision loadline or to a head corresponding to two-thirds of the depth from the top of keel to the margin line in way of the tanks, whichever is the greater; provided that in no case shall the test head be less than 3 feet (or 0·92 metres) above the top of the tank.

(f) The tests referred to in paragraphs (d) and (e) are for the purpose of ensuring that the subdivision structural arrangements are watertight and are not to be regarded as a test of the fitness of any compartment for the storage of oil fuel or for other special purposes for which a test of a superior character may be required depending on the height to which the liquid has access in the tank or its connections.

Regulation 12

Openings in Watertight Bulkheads

(a) The number of openings in watertight bulkheads shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship; satisfactory means shall be provided for closing these openings.

(b) (i) Where pipes, scuppers, electric cables, &c., are carried through watertight subdivision bulkheads, arrangements shall be made to ensure the integrity of the watertightness of the bulkheads.

(ii) Valves and cocks not forming part of a piping system shall not be permitted in watertight subdivision bulkheads.

(c) (i) No doors, manholes, or access openings are permitted—

(a) in the collision bulkhead below the margin line;

(b) in watertight transverse bulkheads dividing a cargo space from an adjoining cargo space or from a permanent or reserve bunker, except as provided in paragraph (g) of this Regulation.

(ii) Except as provided in sub-paragraph (c) (iii) below, the collision bulkhead may be pierced below the margin line by not more than one pipe for dealing with fluid in the forepeak tank, provided that the pipe is fitted with a screwdown valve capable of being operated from above the bulkhead deck, the valve chest being secured inside the forepeak to the collision bulkhead.

(iii) If the forepeak is divided to hold two different kinds of liquids, the Administration may allow the collision bulkhead to be pierced below the margin line by two pipes, each of which is fitted as required by the preceding clause, provided the Administration is satisfied that there is no practical alternative to the fitting of such second pipe and that, having regard to the additional subdivision provided in the forepeak, the safety of the ship is maintained.

(d) (i) Watertight doors fitted in bulkheads between permanent and reserve bunkers, shall be always accessible, except as provided in sub-paragraph (i) (ii) for between deck bunker doors.

(ii) Satisfactory arrangements shall be made by means of screens or otherwise, to prevent the coal from interfering with the closing of watertight bunker doors.

(e) Les citernes qui doivent contenir des liquides et qui forment une partie du compartimentage du navire doivent être éprouvées pour vérification de l'étanchéité sous une charge d'eau correspondant soit à la ligne de charge maximum de compartimentage, soit aux deux tiers du creux mesuré depuis le dessus de la quille jusqu'à la ligne de surimmersion, par le travers de la citerne, en prenant la plus grande de ces charges; toutefois la hauteur de charge au-dessus du plafond ne doit être en aucun cas inférieure à 0,92 m. (ou 3 pieds).

(f) Les essais mentionnés aux paragraphes (d) et (e) ont pour but de vérifier que les dispositions structurales de cloisonnement sont étanches à l'eau et ne doivent pas être considérées comme sanctionnant l'aptitude d'un compartiment quelconque à recevoir des combustibles liquides ou à être utilisé à d'autres usages particuliers pour lesquels un essai d'un caractère plus sévère peut être exigé compte tenu de la hauteur que le liquide peut atteindre dans la citerne considérée ou dans les tuyautages qui la desservent.

Règle 12

Ouvertures dans les Cloisons étanches

(a) Le nombre des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches doit être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et la bonne exploitation du navire; ces ouvertures doivent être pourvues de dispositifs de fermeture satisfaisants.

(b) (i) Si des tuyautages, dalots, câbles électriques, etc., traversent des cloisons étanches de compartimentage, des dispositions doivent être prises pour maintenir l'intégrité de l'étanchéité de ces cloisons.

(ii) Il ne peut exister sur les cloisons étanches de compartimentage ni vannes, ni robinets ne faisant pas partie d'un ensemble de tuyautages.

(c) (i) Il ne peut exister ni porte, ni trou d'homme, ni aucun orifice d'accès :

(a) dans la cloison étanche d'abordage au-dessous de la ligne de surimmersion;

(b) dans les cloisons transversales étanches séparant un local à marchandises d'un local à marchandises contigu ou d'une soute à charbon permanente ou de réserve, sauf exceptions spécifiées au paragraphe (g) de la présente Règle.

(ii) Sauf dans les cas prévus au sous-paragraphe (c) (iii), on peut faire traverser la cloison d'abordage au-dessous de la ligne de surimmersion par un tuyau au plus, pour le service du liquide contenu dans le coqueron avant, pourvu que ce tuyau soit muni d'une vanne à fermeture à vis, commandée d'un point au-dessus du pont de compartimentage et dont le corps sera fixé à la cloison d'abordage à l'intérieur du coqueron avant.

(iii) Si le coqueron avant est divisé pour recevoir deux espèces de liquides différents, l'Administration peut permettre que la cloison d'abordage soit traversée au-dessous de la ligne de surimmersion par deux tuyaux, chacun d'eux satisfaisant aux prescriptions de la clause ci-dessus, pourvu que cette Administration reconnaisse qu'il n'y a pas d'autre moyen pratique en dehors de l'installation de ce second tuyau et que, compte tenu du cloisonnement supplémentaire prévu dans la coqueron avant, la sécurité du navire demeure assurée.

(d) (i) Les portes étanches dans les cloisons séparant les soutes permanentes des soutes de réserve doivent être toujours accessibles, sauf toutefois l'exception prévue au paragraphe (i), (ii) pour les portes des soutes d'entrepont.

(ii) Des dispositions satisfaisantes, au moyen d'écrans ou autrement, doivent être prises pour éviter que le charbon n'empêche la fermeture des portes étanches des soutes à charbon.

(e) Within the machinery space and apart from bunker and shaft tunnel doors, not more than one door may be fitted in each main transverse bulkhead for intercommunication. These doors shall be of the sliding type and shall be located so as to have the sills as high as practicable. The hand gear for operating these doors from above the bulkhead deck shall be situated outside the machinery space if this is consistent with a satisfactory arrangement of the necessary gearing.

(f) (i) The only types of watertight doors permissible are hinged doors, sliding doors, and doors of other equivalent patterns, excluding plate doors secured only by bolts and doors required to be closed by dropping or by the action of a dropping weight.

(ii) A hinged door shall be fitted with catches workable from each side of the bulkhead.

(iii) A sliding door may have a horizontal or vertical motion. If required to be hand operated only, the gearing shall be operated with an all round crank motion, both at the door and at an accessible position above the bulkhead deck.

(iv) If a door is required to be power operated from a central control, the gearing shall be so arranged that the door can be operated by power also at the door itself. The arrangement shall be such that the door will close automatically if opened by the local control after being closed from the central control and also such that any door can be kept closed by local arrangements which will prevent that door from being opened from the central control. Local control handles in connection with the power gear shall be provided at each side of the bulkhead and shall be so arranged as to enable persons passing through the doorway to hold both handles in the open position. Such power operated doors shall be provided with hand gear, workable both at the door itself and from an accessible position above the bulkhead deck. At the latter position the hand gear shall be operated with an all round crank motion. Provision shall be made to give warning by sound signal when the door is about to be closed; the signal shall precede the movement of the door by a safe interval.

(v) In all classes of doors indicators shall be fitted at all operating stations other than at the door itself, showing whether the door is opened or closed.

(g) (i) Hinged watertight doors in passenger, crew, and working spaces are only permitted above a deck the underside of which, at its lowest point at side, is at least 7 feet (or 2·13 metres) above the deepest subdivision load-line, and they are not permitted in those spaces below such deck.

(ii) Hinged watertight doors of satisfactory construction may be fitted in bulkheads dividing cargo between deck spaces, at the highest level consistent with practicability. The outboard vertical edges of such doors shall be situated at a distance from the shell plating which is not less than one-fifth the breadth of the ship, as defined in Regulation 2, such distance being measured at right angles to the centre line of the ship at the level of the deepest sub-division load line. These doors shall be closed before the voyage commences and shall be kept closed during navigation, and the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port

(e) Dans la tranche des machines, exclusion faite des portes des soutes à charbon et des tunnels de lignes d'arbres, il ne peut exister qu'une porte de communication dans chaque cloison transversale principale. Ces portes doivent être à glissières et placées de manière que leurs seuils soient pratiquement aussi hauts que possible. La commande à main pour la manœuvre de ces portes à partir d'un point se trouvant au-dessus du pont de cloisonnement, doit être située à l'extérieur de la tranche des machines, si cet aménagement est compatible avec une disposition satisfaisante du mécanisme correspondant.

(f) (i) Ne sont admises comme portes étanches que les portes à charnières et les portes à glissières ou toutes autres portes d'un type équivalent, à l'exclusion des portes montées simplement sur boulons et des portes se fermant par gravité ou par l'action d'un poids.

(ii) Les portes à charnières doivent être pourvues de tourniquets manœuvrables de chaque côté de la cloison.

(iii) Les portes à glissières peuvent être à déplacement vertical ou horizontal. Si elles doivent être seulement commandées à bras, le mécanisme doit pouvoir être manœuvré sur place, et en outre, d'un point accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement, par un mouvement de manivelle à rotation continue.

(iv) Lorsqu'il est prévu qu'une porte doit être fermée au moyen d'une source d'énergie, d'un poste central de manœuvre, le mécanisme doit être disposé de manière à permettre la commande de la porte sur place au moyen de la même source d'énergie. La porte devra se refermer automatiquement si, après avoir été fermée du poste de commande central, elle est ouverte sur place. De même, il doit exister sur place un moyen de la maintenir fermée sans qu'elle puisse être ouverte par le poste de commande central. Des poignées de manœuvre locale, communiquant avec le mécanisme mû par une source d'énergie, doivent être prévues de chaque côté de la cloison et doivent être disposées de telle façon qu'une personne passant par la porte puisse maintenir les deux poignées dans la position ouverte. De telles portes mues par une source d'énergie doivent être munies d'une commande à main manœuvrable de la porte elle-même et d'un point accessible au-dessus du pont de cloisonnement. A cette dernière position, la commande à main sera manœuvrée par un mouvement de manivelle à rotation continue. Des dispositions doivent être prises pour avertir par un signal sonore que la porte est sur le point de se fermer ; l'intervalle de temps entre le signal et le mouvement de la porte doit être suffisant pour assurer toute sécurité.

(v) Les portes de toutes catégories doivent être munies d'indicateurs d'ouverture, permettant de vérifier de tous les postes de commande, autres que sur place, si la porte est ouverte ou fermée.

(g) (i) Des portes étanches à charnières peuvent être admises dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage, ainsi que dans les locaux de service, à condition qu'elles soient établies au-dessus d'un pont dont la surface inférieure, à son point le plus bas en abord, se trouve au moins à 2,13 mètres (ou 7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage; ces portes ne sont pas autorisées dans ces parties et locaux du navire au-dessous d'un tel pont.

(ii) Des portes étanches à charnières de construction satisfaisante peuvent être admises dans les cloisons d'entrepont des locaux à marchandises au niveau le plus élevé permettant encore leur utilisation. Les bords verticaux extérieurs de ces portes ne devront pas être situés à une distance du bordé extérieur inférieure à un cinquième de la largeur du navire telle qu'elle est définie à la Règle 2, cette distance étant mesurée perpendiculairement au plan diamétral du navire au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage. Ces portes doivent être fermées avant le départ et tenues fermées pendant la navigation, et les heures de leur ouverture à l'arrivée au port et

shall be entered in such log book as may be prescribed by the Administration. Where it is proposed to fit such doors, the number and arrangements shall receive the special consideration of the Administration, and a statement shall be required from the owners certifying as to the absolute necessity of such doors.

(h) All other watertight doors shall be sliding doors.

(i) (i) When any watertight doors which may be sometimes opened at sea, excluding those at the entrances of tunnels, are fitted in the main transverse watertight bulkheads at such a height that their sills are below the deepest subdivision loadline, the following rules shall apply:—

(I) When the number of such doors exceeds 5 all the watertight sliding doors shall be power operated and shall be capable of being simultaneously closed from a station situated on the bridge.

(II) When the number of such doors does not exceed 5—

(a) if the criterion numeral does not exceed 30 all the watertight sliding doors may be operated by hand only;

(b) if the criterion numeral exceeds 30 all the watertight sliding doors shall be operated by power;

(c) in any ship, of whatever criterion numeral, if there is only one watertight door apart from the tunnel door, and it is in the machinery space the Administration may allow these two doors to be operated by hand only.

(ii) If watertight doors which have sometimes to be open at sea for the purpose of trimming coal are fitted between bunkers in the between-decks below the bulkhead deck, these doors shall be operated by power. The opening and closing of these doors shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration.

(iii) When trunkways in connection with refrigerated cargo are carried through more than one main transverse watertight bulkhead and the sills of the openings are less than 7 feet (or 2·13 metres) above the deepest subdivision loadline, the watertight doors at such openings shall be operated by power.

(j) Portable plates on bulkheads shall not be permitted except in machinery spaces. Such plates shall always be in place before the ship leaves port, and shall not be removed during navigation except in case of urgent necessity. The necessary precautions shall be taken in replacing them to ensure that the joints shall be watertight.

(k) All watertight doors shall be kept closed during navigation except when necessarily opened for the working of the ship, and shall always be ready to be immediately closed.

(l) (i) Where trunkways or tunnels for access from crew's accommodation to the stokehold, for piping, or for any other purpose are carried through main transverse watertight bulkheads, they shall be watertight and in accordance with the requirements of Regulation 15. The access to at least one end of each such tunnel or trunkway, if used as a passage at sea, shall be through a trunk extending watertight to a height sufficient to permit access above the margin line. The access to the other end of the trunkway or tunnel may be through a watertight door of the type required by its location in the ship. Such trunkways or tunnels shall not extend through the first subdivision bulkhead abaft the collision bulkhead.

de leur fermeture avant le départ du port doivent être inscrites dans le journal de bord prescrit par l'Administration. Lorsqu'il existe des portes de cette nature, leur nombre et le détail de leurs dispositions font l'objet d'un examen spécial par l'Administration. Celle-ci exigera de l'armateur une attestation que cette installation est une nécessité de service absolue.

(h) Toutes les autres portes étanches doivent être à glissières.

(i) (i) Lorsqu'il existe des portes étanches devant être, à certains moments, ouvertes à la mer, exception faite de celles des entrées des tunnels, et que ces portes sont placées dans les cloisons étanches transversales principales de façon que leur seuil soit au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage, les règles suivantes sont appliquées :

(I) Si le nombre de ces portes excède 5, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie et pouvoir être fermées simultanément d'un poste de manœuvre situé sur la passerelle.

(II) Si le nombre de ces portes n'excède pas 5 :

(a) si le critérium n'excède pas 30, toutes les portes étanches à glissières peuvent être manœuvrées à la main seulement;

(b) si le critérium excède 30, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie;

(c) sur tout navire, quel que soit son critérium de service, s'il n'y a qu'une porte étanche, en dehors de la porte du tunnel, et qu'elle se trouve dans la tranche des machines, l'Administration peut autoriser ces deux portes à être manœuvrées à main seulement.

(ii) S'il existe, entre des soutes à charbon dans les entreponts au-dessous du pont de cloisonnement, des portes étanches qui doivent, à la mer, être occasionnellement ouvertes pour la manipulation du charbon, l'emploi d'une source d'énergie est exigé pour la manœuvre de ces portes. L'ouverture et la fermeture doivent être mentionnées au journal de bord prescrit par l'Administration.

(iii) L'emploi d'une source d'énergie est également exigé pour la manœuvre des portes établies au passage des conduits des cales frigorifiques, si ces conduits traversent plus d'une cloison transversale principale étanche, et si les seuils de ces portes sont situés à moins de 2,13 mètres (ou 7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(j) L'emploi de panneaux démontables en tôle n'est toléré que dans la tranche des machines. Ces panneaux doivent toujours être en place avant l'appareillage; ils ne peuvent être enlevés à la mer, si ce n'est en cas d'impérieuse nécessité. Les précautions nécessaires doivent être prises au remontage pour rétablir la parfaite étanchéité du joint.

(k) Toutes les portes étanches doivent être fermées en cours de navigation sauf si le service du navire exige qu'elles soient ouvertes. Dans ce cas elles doivent toujours être prêtes à être immédiatement fermées.

(l) Si des tambours ou tunnels reliant les logements du personnel aux chaufferies ou disposés pour renfermer des tuyautages ou pour tout autre but, sont ménagés à travers les cloisons transversales étanches, ces tambours ou tunnels doivent être étanches et satisfaire aux prescriptions de la Règle 15. L'accès à l'une au moins des extrémités de ces tunnels ou tambours, si on s'en sert à la mer comme passage, doit être réalisé par un puits étanche d'une hauteur suffisante pour que son débouché soit au-dessus de la ligne de surimmersion. L'accès à l'autre extrémité peut se faire par une porte étanche du type exigé par son emplacement dans le navire. Aucun de ces tunnels ou tambours ne doit traverser la cloison de compartimentage immédiatement en arrière de la cloison d'abordage.

(ii) Where it is proposed to fit tunnels or trunkways for forced draft, piercing main transverse watertight bulkheads, these shall receive the special consideration of the Administration.

Regulation 13

Openings in the Shell Plating below the Margin Line

(a) The number of openings in the shell plating shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship.

(b) The arrangement and efficiency of the means for closing any opening in the shell plating shall be consistent with its intended purpose and the position in which it is fitted and generally to the satisfaction of the Administration.

(c) (i) If in a between decks, the sills of any sidescuttles are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the deepest subdivision load-line, all sidescuttles in that between deck shall be of a non-opening type.

(ii) All sidescuttles the sills of which are below the margin line, other than those required to be of a non-opening type by sub-paragraph (c) (i), shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them without the consent of the master of the ship.

(iii) (a) If in a between decks, the sills of any of the sidescuttles referred to in sub-paragraph (c) (ii) are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point $4\frac{1}{2}$ feet (or 1·37 metres) plus $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the water when the ship departs from any port, all the sidescuttles in that between decks shall be closed watertight and locked before the ship leaves port, and they shall not be opened before the ship arrives at the next port. In the application of this sub-paragraph the appropriate allowance for fresh water may be made when applicable.

(b) The time of opening such sidescuttles in port and of closing and locking them before the ship leaves port shall be entered in such log book as may be prescribed by the Administration.

(c) For any ship that has one or more sidescuttles so placed that the requirements of the first clause of this sub-paragraph would apply when she was floating at her deepest subdivision load line, the Administration may indicate the limiting mean draught at which these sidescuttles will have their sills above the line drawn parallel to the bulkhead deck at side, and having its lowest point $4\frac{1}{2}$ feet (or 1·37 metres) plus $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the waterline corresponding to the limiting mean draught, and at which it will therefore be permissible to depart from port without previously closing and locking them and to open them at sea on the responsibility of the master during the voyage to the next port. In tropical zones as defined in the International Convention respecting Load Lines, 1930, this limiting draught may be increased by 1 foot (or 0·305 metres).

(d) Efficient hinged inside deadlights arranged so that they can be easily and effectively closed and secured watertight shall be fitted to all sidescuttles,

Lorsqu'il est prévu des tunnels ou tambours pour tirage forcé traversant les cloisons étanches transversales principales, le cas doit être spécialement examiné par l'Administration.

Règle 13

Ouvertures dans le Bordé Extérieur au-dessous de la Ligne de Surimmersion

(a) Le nombre d'ouvertures dans le bordé extérieur doit être réduit au minimum compatible avec les caractéristiques de base du navire et ses conditions normales d'utilisation.

(b) La disposition et l'efficacité des moyens de fermeture de toutes les ouvertures pratiquées dans le bordé extérieur du navire doivent correspondre au but à réaliser et à l'emplacement où ils sont fixés; ils doivent, d'une manière générale, être à la satisfaction de l'Administration.

(c) (i) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque est au-dessous d'une ligne tracée sur le bordé parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à $2\frac{1}{2}$ pour cent de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots de cet entrepont doivent être des hublots fixes.

(ii) Tous les hublots dont les bords inférieurs sont en-dessous de la ligne de surimmersion, autres que ceux qui, par application du précédent alinéa, sont du type fixe, doivent être construits de telle sorte que nul ne puisse les ouvrir sans l'autorisation du Capitaine.

(iii) (a) Si, dans un entrepont le bord inférieur des hublots du type prévu à l'alinéa (c) (ii) ci-dessus, est situé au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à 1m. 37 (ou $4\frac{1}{2}$ pieds) + 2,5 pour cent de la largeur du navire, au-dessus de la flottaison au départ du port, tous les hublots de cet entrepont doivent être fermés de façon étanche et à clef avant l'appareillage et ils ne doivent pas être ouverts avant que le navire n'entre dans un port. Il y aura lieu, le cas échéant, de tenir compte du fait que le navire est en eau douce.

(b) Les heures d'ouverture de ces hublots dans le port et de leur fermeture à clef avant le départ seront inscrites au journal de bord prescrit par l'Administration.

(c) Si un ou plusieurs hublots sont situés de telle façon que les prescriptions de l'alinéa (c) (iii) (a) leur soient applicables lorsque le navire est à sa ligne de charge maximum de compartimentage, l'Administration peut préciser le tirant d'eau moyen le plus élevé pour lequel les hublots en question auront le bord inférieur de leur ouverture au-dessus de la ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 1 m. 37 ($4\frac{1}{2}$ pieds), plus 2,5 pour cent de la largeur du navire au-dessus de la flottaison du navire correspondant à ce tirant d'eau moyen et pour lequel, par conséquent, il sera permis de prendre la mer sans fermer ces hublots à clef auparavant, et de les ouvrir en mer sous la responsabilité du capitaine au cours du voyage vers le port suivant. Dans les zones tropicales, telles qu'elles sont définies dans la Convention internationale de 1930 relative aux lignes de charge, ce tirant d'eau peut être augmenté de 305 millimètres (1 pied).

(d) Des tapes à charnière d'un modèle efficace et disposées de manière à pouvoir être aisément et effectivement fermées et verrouillées étanches,

except that abaft one-eighth of the ship's length from the forward perpendicular and above a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point at a height of 12 feet (or 3·66 metres) plus $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the deepest subdivision load line, the deadlights may be portable in passenger accommodation other than that for steerage passengers, unless the deadlights are required by the International Convention respecting Load Lines, 1930, to be permanently attached in their proper positions. Such portable deadlights shall be stowed adjacent to the sidescuttles they serve.

(e) Sidescuttles and their deadlights, which will not be accessible during navigation, shall be closed and secured before the ship leaves port.

(f) (i) No sidescuttles shall be fitted in any spaces which are appropriated exclusively to the carriage of cargo or coal.

(ii) Sidescuttles may, however, be fitted in spaces appropriated alternatively to the carriage of cargo or passengers, but they shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them or their deadlights without the consent of the master of the ship.

(iii) If cargo is carried in such spaces, the sidescuttles and their deadlights shall be closed watertight and locked before the cargo is shipped and such closing and locking shall be recorded in such logbook as may be prescribed by the Administration.

(g) Automatic ventilating sidescuttles shall not be fitted in the shell plating below the margin line without the special sanction of the Administration.

(h) The number of scuppers, sanitary discharges and other similar openings in the shell plating shall be reduced to the minimum either by making each discharge serve for as many as possible of the sanitary and other pipes, or in any other satisfactory manner.

(i) (i) All inlets and discharges in the shell plating shall be fitted with efficient and accessible arrangements for preventing the accidental admission of water into the ship.

(ii) (a) Except as provided in sub-paragraph (i) (iii), each separate discharge led through the shell plating from spaces below the margin line shall be provided either with one automatic non-return valve fitted with a positive means of closing it from above the bulkhead deck, or, alternatively, with two automatic non-return valves without such means, the upper of which is so situated above the deepest subdivision load line as to be always accessible for examination under service conditions, and is of a type which is normally closed.

(b) Where a valve with positive means of closing is fitted, the operating position above the bulkhead deck shall always be readily accessible, and means shall be provided for indicating whether the valve is open or closed.

(iii) Main and auxiliary sea inlets and discharges in connection with machinery shall be fitted with readily accessible cocks or valves between the pipes and shell plating or between the pipes and fabricated boxes attached to the shell plating.

(j) (i) Gangway, cargo and coaling ports fitted below the margin line shall be of sufficient strength. They shall be effectively closed and secured watertight before the ship leaves port, and shall be kept closed during navigation.

doivent être installées sur tous les hublots, sous réserve du fait que, sur l'arrière du huitième de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant, et au-dessus d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à 3 m. 66 (ou 12 pieds)+2,5 pour cent de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, les tapes peuvent être amovibles dans les locaux réservés aux passagers, autres que ceux réservés aux passagers d'entrepont, à moins que, en vertu de la Convention Internationale de 1930 relative aux Lignes de charge, elles ne doivent être inamovibles. Ces tapes amovibles doivent être déposées à proximité des hublots qu'elles sont destinées à fermer.

(e) Les hublots et leurs tapes qui ne sont pas accessibles en cours de navigation doivent être fermés et condamnés avant l'appareillage.

(f) (i) Aucun hublot ne peut être établi dans les locaux affectés exclusivement au transport de marchandises ou de charbon.

(ii) Des hublots pourront toutefois être installés dans des espaces affectés alternativement au transport de marchandises ou de passagers, mais ils seront construits de telle façon que personne ne puisse ouvrir ces hublots ou leurs tapes sans l'autorisation du Capitaine.

(iii) Si des marchandises sont transportées dans ces espaces, les hublots et leurs tapes seront fermés à clef et de façon étanche avant que les marchandises ne soient chargées, et la fermeture et le verrouillage des hublots et des tapes feront l'objet d'une mention au journal de bord prescrit par l'Administration.

(g) Aucun hublot à ventilation automatique ne peut être établi dans le bordé extérieur du navire au-dessous de la ligne de surimmersion, sans autorisation spéciale de l'Administration.

(h) Le nombre de dalots, tuyaux de décharge sanitaire et autres ouvertures similaires dans le bordé extérieur, doit être réduit au minimum, soit en utilisant chaque orifice de décharge pour le plus grand nombre possible de tuyaux, sanitaires ou autres, soit de toute autre manière satisfaisante.

(i) (i) Toutes les prises d'eau et décharges dans le bordé extérieur doivent être disposées de façon à empêcher toute introduction accidentelle d'eau dans le navire.

(ii) (a) Sous réserve des dispositions de l'alinéa (i) (iii), chaque décharge séparée partant de locaux situés au-dessous de la ligne de surimmersion et traversant le bordé extérieur, doit être pourvue, soit d'un clapet automatique de non retour muni d'un moyen de fermeture directe, manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement, soit de deux soupapes automatiques de non-retour sans moyen de fermeture direct, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte qu'elle soit toujours accessible pour être visitée dans les circonstances de service, et d'un type normalement fermé.

(b) Lorsqu'on emploie des valves à commande de fermeture directe, les postes de manœuvre au-dessus du pont de cloisonnement doivent toujours être facilement accessibles et ils doivent comporter des indicateurs d'ouverture et de fermeture.

(iii) Les prises d'eau et décharges principales et auxiliaires communiquant avec les machines seront pourvues de robinets et de vannes interposés, à des endroits facilement accessibles, entre les tuyaux et le bordé extérieur, ou entre les tuyaux et les caissons fixés sur le bordé extérieur.

(j) (i) Les coupées, portes de chargement et sabords à charbon situés au-dessous de la ligne de surimmersion doivent être de résistance suffisante. Ils doivent être efficacement fermés et assujettis avant l'appareillage et rester fermés pendant la navigation.

(ii) Such ports shall be in no case fitted so as to have their lowest point below the deepest subdivision loadline.

(k) (i) The inboard opening of each ash-shoot, rubbish-shoot, &c., shall be fitted with an efficient cover.

(ii) If the inboard opening is situated below the margin line, the cover shall be watertight, and in addition an automatic non-return valve shall be fitted in the shoot in an easily accessible position above the deepest subdivision loadline. When the shoot is not in use both the cover and the valve shall be kept closed and secured.

Regulation 14

Construction and Initial Tests of Watertight Doors, Sidescuttles, &c.

(a) (i) The design, materials and construction of all watertight doors, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, valves, pipes, ash-shoots and rubbish-shoots referred to in these Regulations shall be to the satisfaction of the Administration.

(ii) The frames of vertical watertight doors shall have no groove at the bottom in which dirt might lodge and prevent the door closing properly.

(iii) Watertight doors giving direct access to any space containing bunker coal shall, together with the frames, be made of cast or wrought steel.

(iv) Cocks or valves of more than 3 inches bore (or 76 millimetres) for main and auxiliary sea inlets and discharges in connection with machinery shall be of steel or bronze as applicable, or other approved ductile material.

(v) Ordinary cast iron shall not be used for the other cocks and valves of any size, which are fitted to the shell plating below the bulkhead deck or which affect the subdivision arrangements of the ship.

(b) Each watertight door shall be tested by water pressure to a head up to the margin line. The test shall be made before the ship is put in service, either before or after the door is fitted.

Regulation 15

Construction and Initial Tests of Watertight Decks, Trunks, &c.

(a) Watertight decks, trunks, tunnels, duct keels and ventilators shall be of the same strength as watertight bulkheads at corresponding levels. The means used for making them watertight, and the arrangements adopted for closing openings in them, shall be to the satisfaction of the Administration. Watertight ventilators and trunks shall be carried at least up to the bulkhead deck.

(b) After completion, a hose or flooding test shall be applied to watertight decks and a hose test to watertight trunks, tunnels and ventilators.

(ii) Ces ouvertures ne seront en aucun cas situées de façon que leur point le plus bas se trouve au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(k) (i) Les ouvertures intérieures des manches à escarbilles, manches à saletés, etc., doivent être pourvues d'un couvercle efficace.

(ii) Si ces ouvertures sont situées au-dessous de la ligne de surimmersion, le couvercle doit être étanche, et on doit, en outre, installer dans la manche un clapet de non-retour placé dans un endroit accessible au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage. Quand on ne se servira pas de la manche, le couvercle et le clapet devront être fermés et assujettis en place.

Règle 14

Construction et Epreuves Initiales des Portes Etanches, Hublots, etc.

(a) (i) Le tracé, les matériaux utilisés et la construction des portes étanches, hublots, coupées, sabords à charbon, portes de chargement, soupapes, tuyaux, manches à escarbilles et à saletés visés dans les présentes Règles doivent être à la satisfaction de l'Administration.

(ii) Le cadre des portes étanches verticales ne doit présenter à sa partie inférieure aucune rainure où pourrait se loger de la poussière risquant d'empêcher la porte de se fermer convenablement.

(iii) Les portes étanches donnant directement accès à des espaces contenant du charbon en soute doivent être, ainsi que leurs cadres, construites en acier moulé ou forgé.

(iv) Les robinets ou vannes, de plus de 76 millimètres (ou 3 pouces) de diamètre intérieur, pour les prises d'eau et décharges principales et auxiliaires desservant la machinerie, doivent être en acier ou en bronze, selon le cas, ou en toute autre matière peu fragile agréée.

(v) Il ne doit pas être employé de fonte ordinaire pour les autres robinets et vannes, de quelques dimensions que ce soit, quand ils sont disposés sur le bordé extérieur au-dessous du pont de cloisonnement, ou quand ils intéressent les arrangements relatifs au compartimentage du navire.

(b) Toute porte étanche doit être soumise à un essai à l'eau sous une pression correspondant à la hauteur d'eau jusqu'à la ligne de surimmersion. Cet essai doit être fait avant l'entrée en service du navire, soit avant, soit après mise en place de la porte à bord.

Règle 15

Construction et Epreuves Initiales des Ponts Etanches, Tambours, etc.

(a) Lorsqu'ils sont étanches, les ponts, tambours, tunnels, quilles tubulaires, et manches de ventilation, doivent être d'un échantillonnage équivalent à celui des cloisons étanches placées au même niveau. Le mode de construction utilisé pour assurer l'étanchéité de ces éléments, ainsi que les dispositifs adoptés pour la fermeture des ouvertures qu'ils comportent, doivent être à la satisfaction de l'Administration. Les manches de ventilation et les tambours étanches doivent s'élever au moins jusqu'au niveau du pont de cloisonnement.

(b) Lorsqu'ils sont étanches, les tambours, tunnels et manches de ventilation doivent être soumis à une épreuve d'étanchéité à la lance après leur construction; l'essai des ponts étanches peut être effectué soit à la lance, soit en les recouvrant d'eau.

Regulation 16

Side and other Openings, &c., above the Margin Line

(a) Sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, and other means for closing openings in the shell plating above the margin line shall be of efficient design and construction and of sufficient strength having regard to the spaces in which they are fitted and their positions relative to the deepest subdivision loadline.

(b) The bulkhead deck or a deck above it shall be weathertight in the sense that in ordinary sea conditions water will not penetrate in a downward direction. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them weathertight.

(c) Freeing ports and/or scuppers shall be fitted as necessary for rapidly clearing the weather deck of water under all weather conditions.

Regulation 17

Pumping Arrangements

(a) Ships shall be provided with an efficient pumping plant, capable of pumping from and draining any watertight compartment under all practicable conditions after a casualty whether the ship is upright or listed. For this purpose wing suction will generally be necessary except in narrow compartments at the ends of the ship, where one suction may be sufficient. In compartments of unusual form, additional suction may be required. Arrangements shall be made whereby water in the compartment may find its way to the suction pipes. Efficient means shall be provided for draining water from insulated holds.

(b) (i) Except as provided elsewhere in this Regulation, ships shall have at least three power pumps connected to the bilge main, one of which may be attached to the propelling unit. Where the criterion numeral is 30 or more, one additional independent power pump shall be provided. In ships less than 300 feet (or 91·5 metres) in length and having a criterion numeral less than 30, two efficient hand-pumps of the crank type, fitted one forward and one aft, may be substituted for one of the independent power pumps.

(ii) The requirements are summarised in the following table:—

Length of ship	Less than 300 feet (or 91·5 metres)		300 feet (or 91·5 metres) and over	
	Less than 30	30 and over	Less than 30	30 and over
Hand pumps (may be replaced by one independent pump) ...	2	...	...	...
Main engine pump (may be replaced by one independent pump) ...	1	1	1	1
Independent pumps ...	1	3	2	3

Règle 16

Hublots et Autres Ouvertures, etc. au-dessus de la Ligne de Surimmersion

(a) Les hublots, les portes de coupées, les portes de chargement, les sabords à charbon, et autres dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans le bordé extérieur au-dessus de la ligne de surimmersion, doivent être convenablement dessinés et construits et présenter une résistance suffisante, eu égard au compartiment dans lequel ils sont placés et à leur position par rapport à la ligne de charge maximum de compartimentage.

(b) Le pont de cloisonnement ou un autre pont situé au-dessus doit être étanche, en ce sens que, dans des circonstances de mer ordinaire, il ne laisse pas l'eau pénétrer de haut en bas. Toutes les ouvertures pratiquées dans le pont exposé à la mer doivent être pourvues de surbaux de hauteur et de résistance suffisantes, et munies de moyens de fermeture efficaces permettant de les fermer rapidement et de les rendre étanches à la mer.

(c) Des sabords de décharge à la mer et (ou) des dalots doivent être installés pour évacuer rapidement l'eau des ponts exposés à la mer en toutes circonstances de mer.

Règle 17

Moyens de Pompage

(a) Tout navire doit être pourvu d'une installation de pompage efficace permettant d'épuiser et d'assécher, dans la mesure pratiquement possible, à la suite d'une avarie, un compartiment étanche quelconque, que le navire soit droit ou incliné. A cet effet, des aspirations latérales sont en général nécessaires, sauf dans les parties resserrées aux extrémités du navire, où une seule aspiration peut être considérée comme suffisante. Dans les compartiments qui ne sont pas d'une forme usuelle, des aspirations supplémentaires peuvent être exigées. On prendra les dispositions nécessaires pour assurer l'écoulement de l'eau vers les aspirations du compartiment. Des moyens efficaces doivent être prévus pour l'épuisement de l'eau des cales frigorifiques.

(b) (i) Sauf dispositions contraires dans une autre partie de la présente Règle, les navires doivent être pourvus d'au moins trois pompes actionnées par une source d'énergie et reliées au collecteur principal d'aspiration, l'une d'entre elles pouvant être conduite par la machine principale. Quand le critérium de service est égal ou supérieur à 30, une pompe indépendante supplémentaire, actionnée par une source d'énergie, doit être prévue. Sur les navires de moins de 91,5 mètres (300 pieds) de longueur, ayant un critérium de service inférieur à 30, une des pompes indépendantes peut être remplacée par deux pompes à bras à manivelle, efficaces, placées, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière.

(ii) Le tableau ci-dessous donne le nombre de pompes exigibles:—

Longueur du navire	Moins de 91,5m. (ou 300 pieds)		91,5m. (ou 300 pieds) et au-dessus	
	moins de 30	30 et au-dessus	moins de 30	30 et au-dessus
Pompes à bras (peuvent être rem- placées par une pompe indépen- dante)	2	...	...	...
Pompe conduite par la machine principale (peut être remplacée par une pompe indépendante) ...	1	1	1	1
Pompes indépendantes	1	3	2	3

(iii) Sanitary, ballast and general service pumps may be accepted as independent power bilge pumps if fitted with the necessary connections to the bilge pumping system.

(c) Where practicable, the power bilge pumps shall be placed in separate watertight compartments so arranged or situated that these compartments will not readily be flooded by the same damage. If the engines and boilers are in two or more watertight compartments, the pumps available for bilge service shall be distributed through these compartments as far as is possible.

(d) On ships 300 feet (or 91·5 metres) or more in length or having a criterion numeral of 30 or more, the arrangements shall be such that at least one power pump will be available for use in all ordinary circumstances in which a ship may be flooded at sea. This requirement will be satisfied if—

(i) One of the required pumps is an emergency pump of a reliable submersible type having a source of power situated above the bulkhead deck, or

(ii) The pumps and their sources of power are so disposed throughout the length of the ship that under any condition of flooding which the ship is required to withstand, at least one pump in an undamaged compartment will be available.

(e) With the exception of pumps which may be provided for peak compartments only, each bilge pump, whether operated by hand or by power shall be arranged to draw water from any hold or machinery compartment in the ship.

(f) (i) Each independent power bilge pump shall be capable of giving a speed of water through the main bilge pipe of not less than 400 feet (or 122 metres) per minute. Independent power bilge pumps situated in machinery spaces shall have direct suction from these spaces, except that not more than two such suction shall be required in any one space. The Administration may require independent power bilge pumps situated in other spaces to have separate direct suction. Direct suction shall be suitably arranged and those in a machinery space shall be of a diameter not less than that of the bilge main.

(ii) In coal-burning ships there shall be provided in the stokehold, in addition to the other suction required by this Regulation, a flexible suction hose of suitable diameter and sufficient length, capable of being connected to the suction side of an independent power pump.

(g) Main circulating pumps shall have direct suction connections, provided with non-return valves, to the lowest drainage level in the machinery space, and of a diameter at least two-thirds that of the main sea inlet. Where the fuel is, or may be, coal and there is no watertight bulkhead between the engines and the boilers, a direct discharge overboard shall be fitted from at least one circulating pump, or, alternatively, a by-pass may be fitted to the

(iii) Les pompes sanitaires, les pompes de ballast ou de service, peuvent être considérées comme des pompes de cale indépendantes si elles sont pourvues des liaisons nécessaires avec le réseau du tuyautage de cale.

(c) S'il est pratiquement possible, les pompes de cale actionnées par une source d'énergie doivent être placées dans des compartiments étanches séparés et situés ou disposés de telle sorte qu'une même avarie ne puisse vraisemblablement pas en amener l'envahissement rapide simultané. Si les machines et les chaudières sont dans deux ou plus de deux compartiments étanches, les pompes utilisables comme pompes de cale doivent, autant qu'il est possible, être réparties dans ces divers compartiments.

(d) Sur les navires de 91,5 mètres (300 pieds) de longueur ou davantage, ou dont le critérium de service est égal ou supérieur à 30, toutes mesures nécessaires doivent être prises pour qu'une au moins des pompes mues par une source d'énergie puisse être utilisée normalement au cas où le navire à la mer viendrait à être envahi. Cette condition sera considérée comme remplie si :

- (i) une des pompes exigées est une pompe de secours d'un type submersible éprouvé, ayant sa source d'énergie située au-dessus du pont de cloisonnement,

ou si :

- (ii) les pompes et les sources d'énergie correspondantes sont, réparties sur la longueur du navire de telle manière que, pour tout envahissement que le navire doit être en mesure de supporter, une pompe au moins située dans un compartiment exempt d'avarie puisse être utilisée.

(e) Chaque pompe de cale, qu'elle soit à bras ou actionnée par une source d'énergie, à l'exception de celles qui sont prévues pour les coquerons seulement, doit être disposée pour aspirer dans une cale quelconque ou un compartiment quelconque de la tranche des machines.

(f) (i) Chaque pompe de cale indépendante mue par une source d'énergie doit être capable d'imprimer à l'eau, dans le collecteur principal d'aspiration, une vitesse d'au moins 122 mètres (ou 400 pieds) par minute. Les pompes de cale indépendantes actionnées par une source d'énergie et placées dans la tranche des machines, doivent avoir des aspirations directes dans les divers compartiments de cette tranche, avec cette réserve qu'il ne peut être exigé plus de deux aspirations pour l'un quelconque de ces compartiments. L'Administration peut exiger que les pompes de cale indépendantes actionnées par une source d'énergie et placées dans d'autres compartiments aient des aspirations directes séparées. Les aspirations directes doivent être convenablement disposées et celles qui sont situées dans un compartiment de la tranche des machines doivent être d'un diamètre au moins égal à celui du collecteur principal d'aspiration.

(ii) Sur les navires chauffant au charbon, on doit installer dans la chaufferie, en sus des autres aspirations prévues par la présente Règle, un tuyau d'aspiration flexible, de diamètre convenable et de longueur suffisante, qui puisse être relié à l'aspiration d'une pompe indépendante mue par une source d'énergie.

(g) Les pompes de circulation principales doivent avoir des aspirations directes munies de clapets de non-retour au point d'aspiration le plus bas de la chambre des machines, et d'un diamètre au moins égal aux deux tiers de celui de la prise d'eau principale à la mer. Si le combustible est, ou peut être du charbon, et s'il n'y a pas de cloison étanche entre les machines et les chaudières, une pompe de circulation au moins doit pouvoir refouler directement à la mer,

circulating discharge. The spindles of the sea inlet and direct suction valves shall extend well above the engine room platform.

(h) (i) All pipes from the pumps which are required for draining cargo or machinery spaces shall be entirely distinct from pipes which may be used for filling or emptying spaces where water or oil is carried.

(ii) Lead pipes shall not be used in or under coal bunkers or oil fuel storage tanks, or in boiler or machinery spaces, including motor rooms in which oil settling tanks or oil fuel pumping units are situated.

(i) The Administration shall make rules relating to the diameters of the bilge main and branch pipes. The diameter of the bilge main may be determined approximately from the following formulæ:—

$$d = \sqrt{\frac{L (B + D)}{2,500}} + 1$$

where d = internal diameter of the bilge main in inches
 L = length of ship in feet
 B = breadth of ship in feet
 D = moulded depth of ship at bulkhead deck in feet;

or

$$d = 1.68 \sqrt{L (B + D)} + 25$$

where d = internal diameter of the bilge main in millimetres
 L = length of ship in metres
 B = breadth of ship in metres
 D = moulded depth of ship at bulkhead deck in metres.

(j) The arrangement of the bilge and ballast pumping system shall be such as to prevent the possibility of water passing from the sea and from water ballast spaces into the cargo and machinery spaces, or from one compartment to another. Special provision shall be made to prevent any deep tank having bilge and ballast connections being inadvertently run up from the sea when containing cargo, or pumped out through a bilge pipe when containing water ballast.

(k) Provision shall be made to prevent the compartment served by any bilge suction pipe being flooded in the event of the pipe being severed, or otherwise damaged by collision or grounding, in any other compartment. For this purpose, where the pipe is at any part situated nearer the side of the ship than one-fifth the breadth of the ship (measured at right angles to the centre line at the level of the deepest sub-division load line), or in a duct keel, a non-return valve shall be fitted to the pipe in the compartment containing the open end.

(l) All the distribution boxes, cocks, and valves in connection with the bilge pumping arrangements shall be in positions which are accessible at all times under ordinary circumstances. They shall be so arranged that, in the event of flooding, one of the bilge pumps may be operative on any compartment. If there is only one system of pipes common to all the pumps, the necessary cocks or valves for controlling the bilge suction must be workable from above the bulkhead deck. If, in addition to the main bilge pumping

ou bien un tuyautage direct doit être installé allant à la décharge principale. Les tiges de commande de la prise d'eau et des soupapes d'aspiration doivent monter nettement au-dessus du parquet des machines.

(h) (i) Le tuyautage desservant les pompes exigées pour l'épuisement des compartiments des machines ou des cales à marchandises doit être entièrement distinct du tuyautage employé pour le remplissage ou l'épuisement des compartiments à eau ou à combustible liquide.

(ii) L'emploi de tuyaux de plomb est interdit à l'intérieur et au-dessous des soutes à charbon et des soutes à combustible liquide, ainsi que dans les compartiments des machines et dans les chaufferies, y compris les locaux renfermant des pompes à combustible liquide ou des caisses de décantation.

(i) L'Administration doit établir des règles pour le calcul du diamètre du collecteur principal et de ses branchements. Pour la détermination approchée du diamètre du collecteur principal d'aspiration, on pourra employer les formules suivantes:

$$d = \sqrt{\frac{L (B + D)}{2500}} + 1$$

où

d = diamètre intérieur du collecteur principal en pouces

L = longueur (en pieds) du navire

B = largeur (en pieds) du navire

D = creux hors membres (en pieds) du navire, mesuré au pont de cloisonnement.

ou

$$d = 1,68 \sqrt{L (B + D)} + 25$$

où

d = diamètre intérieur du collecteur principal en millimètres

L = longueur (en mètres) du navire

B = largeur (en mètres) du navire

D = creux hors membres (en mètres) du navire, mesuré au pont de cloisonnement.

(j) la disposition du tuyautage des cales et du tuyautage des ballasts doit être telle que l'eau ne puisse passer de la mer ou des ballasts dans les compartiments des machines ou dans les cales à marchandises, ni d'un compartiment quelconque dans un autre. On doit prendre en particulier des mesures pour éviter qu'une cale à eau ayant des aspirations sur le tuyautage de cale et sur celui des ballasts ne puisse, par inadvertance, être remplie d'eau de mer quand elle contient des marchandises, ou vidée par un tuyau de cale quand elle contient du lest liquide.

(k) Des mesures doivent être prises pour qu'un compartiment desservi par une aspiration de cale ne puisse être envahi dans l'hypothèse où le tuyau correspondant viendrait à être brisé, ou avarié dans un autre compartiment par collision ou par échouage. A cette fin, lorsque le tuyau en question se trouve, en une partie quelconque du navire, à une distance du bordé inférieure à un cinquième de la largeur du navire, mesurée perpendiculairement au plan longitudinal au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage, ou dans une quille tubulaire, il doit être pourvu d'un clapet de non-retour dans le compartiment contenant l'aspiration.

(l) Tous les robinets, vannes, boîtes de distribution, faisant partie du système d'épuisement des cales, doivent être placés en des endroits où ils soient toujours accessibles dans les circonstances normales. Ils doivent être disposés de telle sorte qu'en cas d'envahissement d'un compartiment, on puisse faire aspirer une pompe de cale dans un compartiment quelconque. S'il n'y a qu'un réseau de tuyaux commun à toutes les pompes, les vannes et robinets qu'il est nécessaire de manœuvrer pour régler les aspirations de cale

system an emergency bilge pumping system is provided, it shall be independent of the main system and so arranged that a pump is capable of operating on any compartment under flooding conditions.

Regulation 18

Stability Tests for Passenger Ships and Cargo Ships

(a) Passenger ships and cargo ships shall be inclined upon their completion and the elements of their stability determined. The master shall be supplied with such information on this subject as is necessary to permit efficient handling of the ship, and a copy shall be furnished to the Administration concerned.

(b) The Administration may allow the inclining test of an individual ship to be dispensed with provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the exempted ship can be obtained from such basic data.

Regulation 19

Periodical Operation and Inspection of Watertight Doors, &c.

(a) In new and existing ships drills for the operating of watertight doors, sidescuttles, valves and closing mechanisms of scuppers, ash-shoots and rubbish-shoots, shall take place weekly. In ships in which the voyage exceeds one week in duration a complete drill shall be held before leaving port, and others thereafter at least once a week during the voyage, provided that all watertight power doors and hinged doors, in main transverse bulkheads, in use at sea, shall be operated daily.

(b) The watertight doors and all mechanisms and indicators connected therewith, all valves the closing of which is necessary to make a compartment watertight and all valves the operation of which is necessary for damage control cross connections shall be periodically inspected at sea, at least once a week.

Regulation 20

Entries in Log

(a) In new and existing ships hinged doors, portable plates, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports and other openings, which are required by these Regulations to be kept closed during navigation, shall be closed before the ship leaves port. The time of closing and the time of opening (if permissible under these Regulations), shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration.

(b) A record of all drills and inspections required by Regulation 19 shall be entered in the log book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

doivent pouvoir être commandés d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement. Si, en plus du réseau principal de tuyautage de cale, il y a un réseau de secours, il doit être indépendant du réseau principal, et disposé de telle sorte qu'une pompe puisse aspirer dans un compartiment quelconque en cas d'invasion.

Règle 18

Essais de Stabilité pour Navires à passagers et Navires de Charge

(a) Les navires à passagers et les navires de charge doivent subir, après leur achèvement, un essai permettant de déterminer les éléments de leur stabilité. Le capitaine recevra à ce sujet tous les renseignements qui lui sont nécessaires pour utiliser convenablement le navire, et un exemplaire de ces renseignements sera remis à l'Administration.

(b) L'Administration peut dispenser un navire donné de cet essai de stabilité pourvu qu'on dispose des éléments de base déduits de l'essai de stabilité d'un navire identique et qu'il soit établi à la satisfaction de l'Administration que tous les renseignements relatifs à la stabilité du navire en cause peuvent être valablement utilisés.

Règle 19

Manœuvres et Inspections périodiques des Portes Étanches, etc.

(a) Sur tout navire neuf ou existant, il doit être procédé hebdomadairement à des exercices de manœuvre des portes étanches, des hublots, des robinets ou vannes et des organes de fermeture des dalots, des manches à escarbilles et des manches à saletés. Sur les navires effectuant des voyages dont la durée excède une semaine, un exercice complet doit avoir lieu avant l'appareillage, et d'autres ensuite pendant la navigation, à raison d'un au moins par semaine ; toutefois, les portes étanches dont la manœuvre comporte l'emploi d'une source d'énergie et les portes à charnières des cloisons transversales principales doivent être manœuvrées quotidiennement, lorsqu'elles sont utilisées à la mer.

(b) Les portes étanches, y compris les mécanismes et indicateurs correspondants, ainsi que les soupapes dont la fermeture est nécessaire pour rendre un compartiment étanche, et toutes celles qui commandent la manœuvre des traverses d'équilibrage utilisables en cas d'avarie, doivent être périodiquement inspectées à la mer à raison d'une fois au moins par semaine.

Règle 20

Mentions au Journal de Bord

(a) Sur tout navire neuf ou existant, les portes à charnières, panneaux démontables, hublots, coupées, portes de chargement, sabords à charbon et autres ouvertures qui doivent rester fermées pendant la navigation, en application des présentes Règles, doivent être fermés avant l'appareillage. Mention des heures de fermeture de tous ces organes et des heures auxquelles auront été ouverts ceux dont les présentes Règles permettent l'ouverture, doit être faite au journal de bord prescrit par l'Administration.

(b) Mention de tous exercices et de toutes inspections prescrits par la Règle 19 ci-dessus doit être faite au journal de bord ; toute défectuosité constatée y est explicitement notée.

PART C.—ELECTRICAL INSTALLATIONS

(Part C applies to passenger ships only)

Regulation 21*General*

(a) Electrical installations in ships shall be such that:—

- (i) services essential for safety will be maintained under various emergency conditions; and
- (ii) the safety of passengers, crew and ship from electrical hazards will be assured.

(b) Every ship, the electrical power of which constitutes the only means of maintaining the auxiliary services indispensable for the propulsion and the safety of the ship, shall be provided with at least two main generating sets. The power of these sets shall be such that it shall still be possible to ensure the functioning of the said services in the event of any one of these generating sets being stopped.

Regulation 22*Emergency Source of Power*

(a) There shall be above the bulkhead deck a self-contained emergency source of electrical power. It shall be situated outside the machinery casings. The power available shall be sufficient to supply all those services that are, in the opinion of the Administration, necessary for the safety of the passengers and the crew in an emergency, due regard being paid to such services as may have to be operated simultaneously. Special consideration shall be given to emergency lighting at every boat station on deck and oversides, in all alleyways, stairways and exits, in the machinery spaces and in the control stations as defined in Regulation 26, and to navigation lights if solely electric. The power shall be adequate for a period of 36 hours, except that, in the case of ships engaged regularly on voyages of short duration, the Administration may accept a lesser supply if satisfied that the same standard of safety would be attained. The source of emergency power may be either—

- (i) an accumulator (storage) battery capable of carrying the emergency load without recharging or excessive voltage drop; or
- (ii) a generator driven by a suitable type of compression ignition engine, with an independent fuel supply and with starting arrangements approved by the Administration. The fuel used shall have a flash point of not less than 110° F. (or 43·3° C.).

(b) Arrangements shall be such that the emergency plant will function efficiently when the ship is inclined 22½° and or when the trim of the ship is 10° from an even keel.

(c) (i) Where the emergency power is derived from an accumulator battery, arrangements shall be made to ensure that emergency lighting will automatically come into operation in the event of failure of the main lighting supply.

PARTIE C.—INSTALLATIONS ELECTRIQUES

(La partie C s'applique seulement aux navires à passagers)

Règle 21

Généralités

(a) Les installations électriques doivent être telles que :

- (i) les services essentiels pour le maintien de la sécurité soient assurés en toutes circonstances nécessitant des mesures de secours;
- (ii) la sécurité des passagers, de l'équipage et du navire soit assurée à l'égard des accidents d'origine électrique.

(b) Tout navire sur lequel l'électricité constitue le seul moyen d'assurer les services auxiliaires indispensables à sa propulsion et à sa sécurité, doit être pourvu d'au moins deux groupes électrogènes principaux. La puissance de ces groupes doit être telle qu'il soit encore possible d'assurer le fonctionnement des dits services en cas d'arrêt de l'un des groupes.

Règle 22

Source d'Energie de Secours

(a) Une source autonome d'énergie électrique doit être placée au-dessus du pont de cloisonnement. Elle doit être située en dehors des tambours de l'appareil propulsif. L'énergie disponible doit être suffisante pour alimenter tous les services que l'Administration considère comme nécessaires à la sécurité des passagers et de l'équipage, au cas où des mesures de secours doivent être prises, compte tenu des services qui peuvent avoir à fonctionner simultanément. On prendra spécialement en considération l'éclairage de secours aux postes d'embarquement sur le pont et à l'extérieur le long du bord, dans toutes les coursives, escaliers et échappées, dans les compartiments des machines et dans les postes de sécurité définis à la Règle 26, ainsi que l'alimentation des feux de navigation, si ceux-ci sont exclusivement électriques. L'énergie doit être assurée et maintenue pendant 36 heures. Toutefois, dans le cas de navires effectuant régulièrement des voyages de courte durée, l'Administration peut accepter une alimentation réduite si elle estime qu'on obtient ainsi le même degré de sécurité. La source d'énergie de secours peut être :

- soit, (i) une batterie d'accumulateurs capable de supporter la charge de secours sans avoir besoin d'être rechargée et sans chute excessive de tension;
- soit, (ii) une génératrice entraînée par un type approprié de moteur à allumage par compression, muni d'une alimentation indépendante de combustible et d'un système de démarrage approuvé par l'Administration. Le combustible utilisé ne doit pas avoir un point éclair inférieur à 43,3° C. (ou 110° F.).

(b) L'installation de secours doit être réalisée de manière qu'elle puisse fonctionner efficacement lorsque le navire a une bande de 22°,5 avec, simultanément ou non, un angle d'assiette de 10°.

(c) (i) Quand l'énergie électrique de secours provient d'une batterie d'accumulateurs, des dispositions doivent être prises pour assurer la mise en marche automatique d'un éclairage de secours en cas de défaillance de l'alimentation normale.

(ii) Where the emergency source of power is a generator, there shall be provided a temporary source of emergency power from an accumulator battery of sufficient capacity—

(a) to supply emergency lighting continuously for half-an-hour; and

(b) to close the watertight doors (if electrically operated) but not necessarily to close them all simultaneously.

The arrangements shall be such that the temporary source of emergency power will come into operation automatically in the event of failure of the main supply.

(iii) Provision shall be made for the periodic testing of automatic arrangements.

(d) Electrically operated steering gears shall be served by two sets of feeder cables from the main switchboard. Each feeder shall have adequate capacity for serving all motors which may operate simultaneously, and these feeders shall be separated throughout their length as widely as is practicable. Short circuit protection only shall be provided for these circuits and motors.

Regulation 23

Precautions for Safety of Passengers and Crew

(a) (i) All exposed metal parts of electrical machines or equipment which are not intended to be “live,” but are liable to become “live” under fault conditions, shall be earthed (grounded); and all apparatus shall be so constructed and so installed that danger of injury in ordinary handling shall not exist.

(ii) Metal frames of all portable lamps, tools, and similar apparatus supplied as ship’s equipment and rated 100 volts or more shall be earthed (grounded) through a suitable conductor in the supply cable.

(b) Open type switchboards shall be arranged to give easy access back and front without danger to attendants. The sides and backs of switchboards shall be suitably guarded and there shall be a non-conducting mat or grating. Exposed current-carrying parts at voltages to earth (ground) in excess of 250 volts direct current or 150 volts alternating current shall not be installed on the face of any switchboard or control panel.

Regulation 24

Precautions against Fire

(a) Hull return shall not be used for power, heat and light distribution systems.

(b) Distribution systems shall be so arranged that fire in any main fire zone will not interfere with essential services in any other main fire zone. This requirement will be met if main and emergency feeders passing through any zone are separated both vertically and horizontally as widely as is practicable.

(ii) Quand l'énergie électrique de secours est fournie par une génératrice, on doit prévoir comme source temporaire de secours une batterie d'accumulateurs de capacité suffisante pour

(a) alimenter un éclairage de secours pendant une demi-heure sans arrêt; et

(b) permettre la manœuvre des portes étanches (dans le cas où celle-ci est électrique), mais sans qu'il soit nécessaire de les fermer toutes simultanément.

Les dispositifs doivent être tels que la source d'énergie de secours temporaire puisse se mettre en marche automatiquement en cas de défaillance de l'alimentation normale.

(iii) Toutes mesures doivent être prises pour assurer la vérification à intervalles réguliers des dispositifs automatiques.

(d) Les moteurs actionnant les appareils à gouverner à commande électrique doivent être pourvus de deux groupes de canalisations venant du tableau principal. Chaque groupe de canalisations doit avoir une section suffisante pour alimenter tous les moteurs qui peuvent avoir à fonctionner simultanément. Les groupes de canalisations doivent être écartés sur toute leur longueur aussi largement que possible. Les circuits et moteurs précités ne doivent être protégés que contre les courts circuits.

Règle 23

Précautions pour la Sécurité des Passagers et de l'Equipe

(a) (i) Toutes les parties métalliques découvertes des machines et de l'équipement électrique qui ne sont pas destinées à être sous tension, mais sont susceptibles de le devenir par suite d'un défaut, doivent être mises à la masse (à la coque). Tout appareil doit être construit et monté de manière à éviter tout danger d'accident dans les conditions normales d'utilisation.

(ii) Les carcasses métalliques de toutes les lampes portatives, de tous les outils et accessoires similaires faisant partie de l'équipement électrique du navire et fonctionnant sous une tension de 100 volts ou plus, doivent être mises à la masse (à la coque) par un conducteur convenable logé dans le câble d'alimentation.

(b) Les tableaux électriques de type ouvert doivent être installés de manière à offrir un accès facile, devant et derrière, sans danger pour le personnel préposé. Les côtés et l'arrière de ces tableaux doivent être convenablement protégés; il devra y avoir un tapis ou un caillebotis non-conducteur. Les pièces découvertes, dont la tension par rapport à la masse dépasse 250 volts en courant continu ou 150 volts en courant alternatif, ne doivent pas être installées sur l'avant des panneaux d'interrupteurs ou des panneaux d'appareils de manœuvre ou de contrôle d'un tableau électrique.

Règle 24

Précautions contre l'Incendie

(a) Le retour par la coque ne doit pas être utilisé pour les circuits de force, de chauffage et d'éclairage.

(b) Les systèmes de distribution doivent être construits de telle manière qu'un incendie dans une quelconque des tranches verticales principales d'incendie ne mette pas obstacle au fonctionnement des services essentiels dans n'importe quelle autre tranche verticale principale d'incendie. Cette exigence sera considérée comme satisfaite si les circuits principaux et les circuits de secours, traversant une tranche quelconque, sont séparés à la fois verticalement et horizontalement par un espace aussi large que possible.

(c) (i) All metal sheaths and armour of cables shall be electrically continuous and shall be earthed (grounded).

(ii) Where the cables are neither metal sheathed nor armoured and there might be risk of fire in the event of an electrical fault, precautions shall be required by the Administration.

(iii) Metal sheathed or armoured cables may be required by the Administration in certain compartments or sections of the ship, with a view to the prevention of fire.

(d) (i) Joints in all conductors except for low voltage communication circuits shall be made only in junction or outlet boxes. All such boxes or wiring devices shall be so constructed as to prevent the spread of fire from the box or device.

(ii) Lighting fittings shall be arranged to prevent temperature rises that would be injurious to the wiring, and to prevent surrounding material from becoming excessively hot.

(e) Wiring shall be supported in such a manner as to avoid chafing or other injury.

(f) Except as provided in paragraph (d) of Regulation 22, each separate circuit shall be protected against overload. The current-carrying capacity of each circuit shall be permanently indicated, together with the rating or setting of the appropriate overload protective device.

(g) (i) Accumulator batteries shall be suitably housed, and compartments used primarily for their accommodation shall be properly constructed and efficiently ventilated.

(ii) Devices liable to arc shall not be installed in a compartment assigned principally to accumulator batteries unless the devices are flameproof (explosion proof).

PART D.—FIRE PROTECTION IN ACCOMMODATION AND SERVICE SPACES

(Part D applies to passenger ships only)

Regulation 25

Application and General

(a) The application of this Part of this Chapter is subject to the condition that a ship carrying not more than 36 passengers need comply only with Regulations 28 and 29 provided that, in addition to complying with paragraph (b) of Regulation 50, it is fitted with a fire detection system of a type approved by the Administration, which will automatically indicate at one or more points or stations, where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication and location of fire in all enclosed spaces appropriated to the use or service of passengers and crew, except spaces which afford no substantial fire risk.

(b) The main structure, including decks and deck houses, shall be of steel except where the Administration may sanction the use of other suitable material in special cases. It shall be divided into main vertical zones by "A" class bulkheads (as defined later) and further divided by similar bulkheads forming the boundaries protecting spaces which provide vertical access,

(c) (i) Toutes les gâines et armures métalliques des câbles doivent être continues au sens électrique du terme et mises à la masse (à la coque).

(ii) Si les câbles ne sont ni sous gaine métallique ni armés, et qu'il puisse y avoir risque d'incendie par suite d'un défaut d'origine électrique, l'Administration exigera que des précautions spéciales soient prises.

(iii) L'Administration peut imposer, en vue de prévenir l'incendie, des câbles sous gaine métallique ou armés dans certains compartiments ou certaines zones du navire.

(d) (i) Les jonctions de tous les conducteurs, à l'exception des circuits de transmission à bas voltage, doivent se faire exclusivement dans des boîtes de jonction ou dans des boîtes de connexion de câbles. Toutes ces boîtes ou accessoires de câblage doivent être construits de manière à empêcher la propagation d'un feu prenant sa source à l'intérieur de ces boîtes ou accessoires.

(ii) Les appareils d'éclairage doivent être disposés de manière à éviter une élévation de température qui pourrait endommager le câblage et à empêcher que les matériaux environnants ne s'échauffent exagérément.

(e) Le câblage doit être supporté de manière à éviter l'usure par frottement ou toute autre détérioration.

(f) A l'exception du cas prévu au paragraphe (d) de la Règle 22, chaque circuit séparé doit être protégé contre les surcharges. L'intensité admissible de chaque circuit doit être indiquée de façon permanente, ainsi que le calibre ou le réglage du dispositif approprié de protection contre les surcharges.

(g) (i) Les batteries d'accumulateurs doivent être convenablement abritées et les compartiments principalement destinés à les contenir doivent être correctement construits et efficacement ventilés.

(ii) Des dispositifs susceptibles de produire des arcs électriques ne doivent pas être installés dans un compartiment affecté principalement aux batteries d'accumulateurs, à moins que ces dispositifs ne soient du type anti-déflagrant.

PARTIE D.—PROTECTION CONTRE L'INCENDIE DANS LES LOCAUX HABITES ET LES LOCAUX DE SERVICE

(La Partie D s'applique aux navires à passagers seulement)

Règle 25

Application et dispositions générales

(a) L'application de cette partie du présent Chapitre fait l'objet d'une réserve pour les navires ne transportant pas plus de 36 passagers. Ces navires ne sont soumis qu'aux Règles 28 et 29, à condition que, tout en répondant aux dispositions du paragraphe (b) de la Règle 50, ils soient pourvus d'un dispositif de détection d'incendie d'un type approuvé par l'Administration, dispositif qui indiquera automatiquement en un ou plusieurs postes ou emplacements du navire, où ces indications peuvent être rapidement observées par les officiers et l'équipage, la présence ou les signes, ainsi que la localisation, d'un incendie dans tous les locaux fermés réservés à l'usage ou au service des passagers et de l'équipage, à l'exception des locaux qui ne présentent pas de risque important d'incendie.

(b) La structure principale, y compris les ponts et roofs, doit être en acier, sauf dans des cas spéciaux où l'Administration pourra autoriser l'emploi de tout autre matériau approprié.

Cette structure doit être divisée en tranches verticales principales par des cloisons du type "A" (définies plus loin), ces tranches étant subdivisées

and the boundaries separating the accommodation spaces from the machinery, cargo and service spaces and others. In addition, and supplementary to the patrol systems, alarm systems and fire extinguishing apparatus required by Part E of this Chapter, either of the following methods of protection, or a combination of these methods to the satisfaction of the Administration, shall be adopted in accommodation and service spaces with a view to preventing the spread of incipient fires from the spaces of their origin:—

Method I.—The construction of internal divisional bulkheading of “B” class divisions (as defined later) generally without the installation of a detection or sprinkler system in the accommodation and service spaces; or

Method II.—The fitting of an automatic sprinkler and fire alarm system for the detection and extinction of fire in all spaces in which a fire might be expected to originate generally with no restriction on the type of internal divisional bulkheading in spaces so protected; or

Method III.—A system of subdivision within each main vertical zone using “A” and “B” class divisions distributed according to the importance, size, and nature of the various compartments, with an automatic fire detection system in all spaces in which a fire might be expected to originate, and with restricted use of combustible and highly inflammable materials and furnishings; but generally without the installation of a sprinkler system.

The detailed requirements are set out in Regulations 27 to 44. The heading of each indicates under which method or methods the Regulation is a requirement.

Regulation 26

Definitions

Wherever the phrases defined below occur throughout this Part of this Chapter they shall be interpreted in accordance with the following definitions:—

(a) “Incombustible Material” means a material which neither burns nor gives off inflammable vapours in sufficient quantity to ignite at a pilot flame when heated to approximately 1382° F. (or 750° C.). Any other material is a “Combustible Material.”

(b) “A Standard Fire Test” is one which develops in the test furnace a series of time temperature relationships approximately as follows:—

At the end of the first 5 minutes—1,000° F. (or 538° C.)					
“	“	“	“	“	“ 10 “ 1,300° F. (or 704° C.)
“	“	“	“	“	“ 30 “ 1,550° F. (or 843° C.)
“	“	“	“	“	“ 60 “ 1,700° F. (or 927° C.)

(c) “‘A’ Class or Fire-resisting Divisions” are those divisions formed by bulkheads and decks which comply with the following:—

- (i) They shall be constructed of steel or other equivalent material.
- (ii) They shall be suitably stiffened.

elles-mêmes par des cloisons similaires assurant la protection des accès verticaux ou constituant les séparations entre les locaux habités et la tranche des machines d'une part et les locaux à marchandises, locaux de service et autres locaux d'autre part. En outre, en plus des services de rondes, des dispositifs d'alarme et d'extinction d'incendie tels qu'ils sont prescrits dans la partie "E" du présent Chapitre, l'une ou l'autre des méthodes suivantes de protection, ou toute combinaison de ces méthodes acceptée par l'Administration, doit être appliquée dans les locaux habités et les locaux de service, afin d'éviter la propagation d'un début d'incendie en dehors du local où il a pris naissance.

Méthode I.—Construction du cloisonnement divisionnaire intérieur suivant type "B" (défini plus loin) généralement sans dispositifs de détection ou d'extinction par pulvérisation d'eau dans les locaux habités et locaux de service.

Méthode II.—Installation d'un dispositif automatique d'alarme et de pulvérisation d'eau pour la détection et l'extinction de l'incendie dans tous les locaux où un incendie risque de se déclarer, sans aucune restriction en général quant au type de cloisonnements subdivisionnaires à l'intérieur des zones ainsi protégées.

Méthode III.—Construction, à l'intérieur de chacune des tranches verticales, d'un réseau de cloisonnements, constitué par des cloisons des types "A" et "B," réparties selon l'importance, les dimensions et la nature des divers compartiments, avec un système automatique de détection d'incendie dans tous les locaux où un incendie risque de se déclarer, et avec une utilisation restreinte de matériaux et d'accessoires d'emménagement combustibles ou très inflammables, et en général sans installation d'un dispositif automatique d'extinction par pulvérisation d'eau.

Les prescriptions détaillées figurent dans les Règles 27 à 44 dont les titres indiquent la méthode ou les méthodes auxquelles elles doivent s'appliquer.

Règle 26

Définitions

Partout où dans ce Chapitre se présentent les expressions ci-dessous, elles doivent être interprétées comme suit :

(a) "Matériau Incombustible" signifie un matériau qui ne brûle ni n'émet de vapeurs inflammables en quantité suffisante pour s'enflammer au contact d'une flamme pilote, quand il est porté à une température d'environ 750° C. (ou 1382° F.). Tout autre matériau est considéré comme "Matériau Combustible."

(b) "L'essai au feu standard" est un essai au cours duquel, dans le four d'essai, on réalise approximativement les températures suivantes en fonction du temps :

Au bout des 5 premières minutes—	538° C. (ou 1000° F.)
" " " 10	" " —704° C. (ou 1300° F.)
" " " 30	" " —843° C. (ou 1350° F.)
" " " 60	" " —927° C. (ou 1700° F.)

(c) Les Cloisons Type "A" ou "Cloisons Coupe-feu," sont constituées par des cloisons et des ponts conformes aux dispositions suivantes :

- (i) Elles doivent être construites en acier ou autre matériau équivalent.
- (ii) Elles doivent être convenablement armaturées.

- (iii) They shall be so constructed as to be capable of preventing the passage of smoke and flame up to the end of the one-hour standard fire test.
- (iv) They shall have an insulating value to the satisfaction of the Administration, having regard to the nature of the adjacent spaces. In general, where such bulkheads and decks are required to form fire-resisting divisions between spaces either of which contains adjacent woodwork, wood lining, or other combustible material, they shall be so insulated that, if either face is exposed to the standard fire test for one hour, the average temperature on the unexposed face will not increase at any time during the test by more than 250° F. (or 139° C.) above the initial temperature nor shall the temperature at any one point rise more than 325° F. (or 180° C.) above the initial temperature. Reduced amounts of insulation or none at all may be provided where in the opinion of the Administration a reduced fire hazard is present.

(d) “‘B’ Class or Fire-retarding Divisions” are those divisions formed by bulkheads which are so constructed that they will be capable of preventing the passage of flame up to the end of the first one-half hour of the standard fire test. In addition they shall have an insulating value to the satisfaction of the Administration, having regard to the nature of the adjacent spaces. In general, where such bulkheads are required to form fire-retarding divisions between cabins, they shall be of material which, if either face is exposed for the first one-half hour period of the standard fire test, will prevent the temperature on the unexposed side from increasing during the test by more than 250° F. (or 139° C.) above the initial temperature. For panels which are of incombustible materials it will only be necessary to comply with the above temperature rise limitation during the first 15-minute period of the standard fire test, but the test shall be continued to the end of the one-half hour to test the panel’s integrity in the usual manner. Reduced amounts of insulation or none at all may be provided where in the opinion of the Administration a reduced fire hazard is present.

(e) “Main Vertical Zones” are those sections into which the hull, superstructure, and deck houses are divided by main fire-resisting bulkheads, the mean length of which above the bulkhead deck does not, in general, exceed 131 feet (or 40 metres).

(f) “Control Stations” are those spaces in which radio, main navigating or central fire-recording equipment or the emergency generator is located.

(g) “Accommodation” spaces are those used for public spaces, corridors, lavatories, cabins, offices, crew quarters, barber shops, isolated pantries and lockers, and similar spaces.

(h) “Public Spaces” are those portions of the accommodation which are used for halls, dining rooms, lounges, and similar permanently enclosed spaces.

(i) “Service Spaces” are those used for galleys, main pantries, stores (except isolated pantries and lockers), mail and specie rooms, and similar spaces and trunks to such spaces.

- (iii) Elles doivent être construites de façon à pouvoir empêcher le passage de la fumée et des flammes à la fin de l'essai d'une heure au feu standard.
- (iv) Elles doivent présenter un degré d'isolation suivant des règles établies par l'Administration, compte tenu de la nature des locaux contigus. En règle générale, lorsque des cloisons et des ponts de ce genre sont exigés pour constituer des cloisonnements résistant au feu entre des locaux dont l'un ou l'autre comportent des lambourrages, des revêtements en bois, ou d'autres matériaux combustibles en contact avec la cloison, ils doivent être isolés de telle façon, que s'ils sont soumis pendant une heure à l'essai au feu standard, la température moyenne de la surface non exposée, quelle que soit celle-ci, n'augmente à aucun moment au cours de l'essai de plus de 139° C. (ou 250° F.) au-dessus de la température initiale, et que la température en un point quelconque ne s'élève pas de plus de 180° C. (ou 325° F.) au-dessus de la température initiale. L'isolation peut être réduite ou supprimée complètement aux endroits où l'Administration reconnaît qu'il y a un risque d'incendie moindre.

(d) Les cloisons Type "B," ou cloisons écrans retardant la propagation de l'incendie, sont constituées par des cloisons construites de manière à pouvoir empêcher le passage des flammes jusqu'à la fin de la première demi-heure de l'essai au feu standard. En outre, elles doivent présenter un degré d'isolation conforme aux exigences de l'Administration, compte tenu de la nature des locaux avoisinants. En règle générale, lorsque des cloisons de ce genre sont exigées pour constituer des cloisonnements retardant la propagation de l'incendie entre des cabines, elles doivent être construites en matériaux qui, soumis pendant la première période d'une demi-heure à l'essai au feu standard, empêcheront la température de la face non-exposée, quelle que soit celle-ci, de s'élever, au cours de l'essai, de plus de 139° C. (ou 250° F.) au-dessus de la température initiale. Lorsque les panneaux constitutifs sont en matériaux incombustibles, il suffira de vérifier que la condition d'élévation de température mentionnée ci-dessus est réalisée au bout des 15 premières minutes de l'essai au feu standard, mais l'essai devra être poursuivi jusqu'à la fin des trente minutes, afin de vérifier, de la manière habituelle, l'intégrité du panneau.

L'isolation peut être réduite ou supprimée complètement, lorsque l'Administration reconnaît qu'il y a un moindre risque d'incendie.

(e) Les "Tranches Verticales Principales" sont les zones qui résultent de la division de la coque, de la superstructure et des roofs par des cloisons principales résistant au feu. Leur longueur moyenne, au-dessus du pont de cloisonnement, ne dépasse pas en règle générale 40 mètres (ou 131 pieds).

(f) Les "Postes de Sécurité" sont les locaux dans lesquels sont placés les appareils de radio, ou les appareils principaux de navigation, ou les installations centrales de détection et de signalisation d'incendie, ou la génératrice de secours.

(g) Les "Locaux Habités" comprennent les locaux de réunion, les coursives, les locaux sanitaires, les cabines, les bureaux, les locaux affectés à l'équipage, les salons de coiffure, les offices isolés, armoires de service ou locaux similaires.

(h) Les "Locaux de Réunion" sont les parties des locaux habités qui comprennent les halls, salles à manger, salons et autres locaux similaires, isolés de l'extérieur du navire d'une façon permanente.

(i) Les "Locaux de Service" comprennent les cuisines, les offices principaux les magasins (sauf les offices isolés et les armoires de service), les soutes à dépêches, les soutes à valeurs, et les locaux similaires, ainsi que les entourages de descente qui y conduisent.

(j) "Cargo Spaces" are all spaces used for cargo (including cargo oil tanks) and trunks to such spaces.

(k) "Machinery Spaces" include all spaces used for propelling, auxiliary or refrigerating machinery, boilers, pumps, workshops, generators, ventilation and air conditioning machinery, oil filling stations, and similar spaces and trunks to such spaces.

(l) "Steel or Other Equivalent Material."—Where the words "steel or other equivalent material" occur, "equivalent material" means any material which, by itself or due to insulation provided, has integrity properties equivalent to steel at the end of the applicable fire exposure (e.g., aluminium with appropriate insulation).

Regulation 27

Structure (Methods I, II and III)

The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deckhouses shall be constructed of steel, except where the Administration may sanction the use of other suitable material in special cases.

Regulation 28

Main Vertical Zones (Methods I, II and III)

(a) The hull, superstructure and deck houses shall be subdivided by "A" Class divisions into main vertical zones, the mean length of which above the bulkhead deck shall not in general exceed 131 feet (or 40 metres). Where steps are necessary they shall be of "A" Class divisions.

(b) As far as practicable the portions of such bulkheads above the bulkhead deck shall be in line with watertight subdivision bulkheads situated immediately below the bulkhead deck.

(c) Such bulkheads shall extend from deck to deck and to the shell or other boundaries.

(d) On ships designed for special purposes, such as automobile or railroad car ferries, where installation of such bulkheads would defeat the purpose for which the ship is intended, equivalent means for controlling and limiting a fire shall be substituted and specifically approved by the Administration.

Regulation 29

Openings in Main Vertical Zone Bulkheads (Methods I, II and III)

(a) Where main vertical zone bulkheads are pierced for the passage of electric cables, pipes, trunks, &c., or for girders, beams or other structures, arrangements shall be made to ensure that the fire-resistance of the bulkheads is not impaired.

(b) Dampers are to be fitted in trunks passing through main vertical zone bulkheads and shall be fitted with suitable local control capable of being operated from both sides of the bulkhead. The operating positions

(j) Les "Locaux à Marchandises" comprennent tous les locaux utilisés pour les marchandises (y compris les citernes à fret liquide) ainsi que les entourages de panneaux qui y aboutissent.

(k) Les "Locaux de Machines" comprennent tous les locaux contenant l'appareil propulsif, les machines auxiliaires ou les machines frigorifiques, les chaudières, les pompes, les ateliers, les génératrices, les installations de ventilation et de conditionnement d'air, les postes de mazoutage et les locaux similaires, ainsi que les entourages des panneaux qui y aboutissent.

(l) "Acier ou autre Matériau équivalent." Toutes les fois que se présentent les mots "acier ou autre matériau équivalent" il faut comprendre tout matériau qui, de lui-même ou par isolation, possède des propriétés d'intégrité équivalentes à celles de l'acier, après avoir été exposé au feu pendant le temps exigé (par exemple l'aluminium, isolé de manière appropriée).

Règle 27

Structure (Méthodes I, II et III)

La coque, les superstructures, les cloisons de structure, les ponts et les roofs doivent être construits en acier, sauf dans les cas spéciaux où l'Administration pourra autoriser l'emploi de tout autre matériau approprié.

Règle 28

Tranches verticales principales (Méthodes I, II et III)

(a) La coque, les superstructures et les roofs doivent être divisés par des cloisons du type "A" en tranches verticales principales dont la longueur moyenne au-dessus du pont de cloisonnement ne doit pas, en règle générale, dépasser 40 mètres (ou 131 pieds). Là où des baionnettes sont nécessaires, leur construction doit être du type "A."

(b) Dans la mesure du possible, les portions de ces cloisons qui se trouvent au-dessus du pont de cloisonnement, doivent être à l'aplomb des cloisons étanches de compartimentage situées immédiatement au-dessous du pont de cloisonnement.

(c) Ces cloisons doivent s'étendre de pont à pont, jusqu'au bordé extérieur ou autres entourages.

(d) A bord des navires destinés à des services spéciaux, tels que le transport d'automobiles et de wagons de chemin de fer, sur lesquels la construction des cloisons de ce genre serait incompatible avec l'utilisation de ces navires, des moyens équivalents permettant de maîtriser et de localiser l'incendie seront admis en remplacement des dispositions réglementaires avec l'approbation spéciale de l'Administration.

Règle 29

Ouvertures pratiquées dans les Cloisons des Tranches verticales principales d'Incendie

(Méthodes I, II et III)

(a) Lorsque les cloisons des tranches verticales principales d'incendie sont percées pour le passage de câbles électriques, de tuyaux, de conduits, etc., ou pour des hiloires, des barrots ou autres éléments de la structure de la coque, des dispositions doivent être prises pour que la résistance de ces cloisons au feu ne soit pas compromise.

(b) Des volets de fermeture doivent être installés dans les conduits traversant les cloisons des tranches verticales principales d'incendie et doivent être munis d'un dispositif convenable de commande locale susceptible d'être

shall be readily accessible and marked in red. Indicators shall be fitted to show whether the dampers are open or shut.

(c) All openings shall be provided with permanently attached means of closing which shall be at least as effective for resisting fires as the bulkheads in which they are fitted.

(d) The construction of all doors and doorways in main vertical zone bulkheads, with the means of securing them when closed, shall provide fire-resistance at least as effective as the bulkheads in which the doors are situated and must be capable of resisting the passage of smoke and flame. Watertight doors need not be insulated.

(e) It shall be possible to open each door from either side of the bulkhead by one person only. Fire doors other than watertight doors shall be of the self-closing type with simple and easy means of release from the open position. These doors shall be of types and designs approved by the Administration.

Regulation 30

Bulkheads within Main Vertical Zones (not required for Method II)

(a) Method I

(i) Within the accommodation spaces, all enclosure bulkheads, other than those required to be of "A" class divisions, shall be constructed of "B" class divisions and assembled in such a manner as to ensure the integrity of the unit. The Administration may require an assembly test. On ships which carry more than 100 passengers the "B" class divisions shall be of incombustible materials which may, however, be faced with combustible materials in accordance with Regulation 39.

(ii) All corridor bulkheads shall extend from deck to deck. Ventilation openings will be permitted in the corridor bulkheads, preferably in the lower portion. All other enclosure bulkheads shall extend from deck to deck vertically, and to the shell or other boundaries transversely, unless incombustible ceilings or linings are fitted, in which case the bulkheads may terminate at the ceilings or linings.

(b) Method III

(i) Within the accommodation spaces enclosure bulkheads other than those required to be of "A" class divisions shall be constructed of "B" class divisions so as to form a continuous network of fire retarding bulkheads within which the area of any one compartment shall not in general exceed 1,300 square feet (or 120 square metres) with a maximum of 1,600 square feet (or 150 square metres).

(ii) All public spaces without interior subdivisions shall be surrounded by "B" class bulkheads. The insulation of "A" class and "B" class divisions except those constituting the separation of the main vertical zones, the control stations, the stairway enclosures, and the corridors, may be omitted where the divisions constitute the outside part of the ship or when the adjoining compartment does not contain fire hazard.

manœuvré des deux côtés de la cloison. Les postes de manœuvre de ces écrans doivent être facilement accessibles et repérés en rouge. Des indicateurs d'ouverture et de fermeture doivent être installés.

(c) Toutes les ouvertures doivent être munies de moyens de fermeture attachés de manière permanente à la cloison et dont la résistance au feu doit être au moins égale à celle de cette cloison principale.

(d) La structure de toutes les portes et encadrements de portes dans les cloisons des tranches principales d'incendie, ainsi que les dispositifs permettant de maintenir ces portes fermées, doivent pouvoir résister au feu d'une manière au moins aussi efficace que les cloisons dans lesquelles ces portes sont pratiquées et doivent également pouvoir empêcher le passage de la fumée et des flammes. Il n'est pas nécessaire d'isoler les portes étanches.

(e) Chacune de ces portes doit pouvoir être ouverte de chaque côté de la cloison par une seule personne. Les portes d'incendie autres que les portes étanches doivent pouvoir se fermer d'elles-mêmes, avec un moyen simple et facile de déclenchement du verrouillage qui les maintient dans la position ouverte. Le type et les plans de ces portes doivent être approuvés par l'Administration.

Règle 30

Cloisons situées à l'intérieur des Tranches verticales principales d'Incendie (non exigées pour la Méthode II)

(a) Méthode I

A l'intérieur des locaux habités, toutes les cloisons d'entourage, autres que celles qui doivent être des cloisons du type "A," doivent être du type "B," et assemblées de manière à assurer l'intégrité de l'ensemble. L'Administration peut imposer, sur l'ensemble monté, un essai du maintien de cette intégrité au feu. Sur les navires qui transportent plus de 100 passagers, les cloisons de la classe "B" doivent être d'un matériau incombustible, qui peut cependant être revêtu d'un matériau combustible, en conformité avec la Règle 39.

Toutes les cloisons de coursives doivent s'étendre de pont à pont. Les ouvertures de ventilation seront autorisées dans les cloisons de coursives, de préférence dans la partie inférieure. Toutes les autres cloisons d'entourage doivent s'étendre de pont à pont dans le sens vertical, et jusqu'au bordé extérieur ou aux autres limites transversales, à moins que l'installation ne comporte des plafonds ou des revêtements incombustibles, auquel cas les cloisons peuvent se limiter aux plafonds ou revêtements.

(b) Méthode III

A l'intérieur des locaux habités, les cloisons d'entourage, autres que celles qui doivent être constituées par des cloisons du type "A," doivent être du type "B," construites de manière à former un réseau continu de cloisons susceptibles de retarder la propagation de l'incendie, et à l'intérieur duquel la superficie d'un compartiment quelconque ne doit pas dépasser en général 120 mètres carrés (1300 pieds carrés), avec un maximum de 150 mètres carrés (1600 pieds carrés).

Tous les locaux publics sans cloisonnements intérieurs doivent être entourés de cloisons du type "B." L'isolation des cloisons des types "A" et "B," sauf en ce qui concerne celles qui séparent les tranches verticales principales, les postes de sécurité, les entourages d'escalier et les coursives, peut être supprimée partout où les cloisonnements constituent la partie extérieure du navire, ou quand le compartiment adjacent ne présente pas de risque d'incendie.

(iii) All corridor bulkheads shall be of "B" class divisions and shall extend from deck to deck. When no ceilings are fitted or when the ceilings are of incombustible materials ventilation openings having grilles of incombustible material will be permitted. All other enclosure bulkheads shall also extend intact from deck to deck.

(iv) The "B" class divisions shall be of a type having incombustible cores or of an assembled type having internal layers of sheet asbestos or similar incombustible material, and the temperature rise limitation referred to in the definition of "B" class divisions in Regulation 26 shall apply at the end of the half hour test.

Regulation 31

Separation of Accommodation Spaces from Machinery, Cargo and Service Spaces (Methods I, II and III)

The boundary bulkheads and decks separating accommodation spaces from machinery, cargo and service spaces shall be constructed as "A" class divisions, and these bulkheads and decks shall have an insulation value to the satisfaction of the Administration having regard to the nature of the adjacent spaces.

Regulation 32

Deck Coverings (Methods I, II and III)

Primary deck coverings within accommodation spaces, control stations, stairways and corridors shall be of material which will not readily ignite and as approved by the Administration.

Regulation 33

Protection of Vertical Stairways

(a) Methods I and III

(i) All stairways shall be of steel frame construction and shall be within enclosures formed of "A" class divisions, with positive means of closure at all openings from the lowest accommodation deck at least to a level which is directly accessible to the open deck, except that:—

(a) A stairway serving only two decks need not be enclosed provided the integrity of the deck is maintained by proper bulkheads or doors at one level.

(b) Stairways may be fitted in the open in a public space provided they lie wholly within such public space.

(ii) Stairway enclosures shall have direct communication with the corridors and be of sufficient area to prevent congestion having in view the number of persons likely to use them in an emergency, and shall contain as little accommodation or other enclosed space in which a fire may originate as practicable.

Toutes les cloisons de coursives doivent être constituées par des cloisons du type "B," et doivent s'étendre de pont à pont. Lorsqu'il n'y a pas de plafond, ou lorsque les plafonds sont construits d'un matériau incombustible, on autorisera des ouvertures de ventilation munies d'un grillage incombustible. Toutes les autres cloisons d'entourage doivent également s'étendre intégralement de pont à pont.

Les cloisonnements du type "B" doivent être d'un type à âme incombustible ou d'un type composite, comportant à l'intérieur des couches de feuilles d'amianté ou de matériaux incombustibles analogues, et la limite d'élévation de température à laquelle on se réfère dans les définitions des cloisons du type "B" à la Règle 26, doit être observée à la fin de l'essai de 30 minutes au feu standard.

Règle 31

Séparation entre les locaux habités d'une part et les locaux de machines, les locaux à marchandises et les locaux de service d'autre part

Les cloisons et ponts qui séparent les locaux habités des locaux de machines, des locaux à marchandises et des locaux de service, doivent être construits suivant le type des cloisons "A," et ces cloisons et ponts doivent avoir un degré d'isolation jugé satisfaisant par l'Administration intéressée, eu égard à la nature des locaux adjacents.

Règle 32

Revêtements de Ponts

(Méthodes I, II et III)

Les sous-couches constituant les revêtements des ponts à l'intérieur des locaux habités, des postes de sécurité, des escaliers et des coursives, doivent être en matériaux ne s'enflammant pas spontanément et approuvés par l'Administration.

Règle 33

Protection des Escaliers

(a) Méthodes I et III

(i) Tous les escaliers doivent avoir une charpente en acier et être disposés dans des entourages constitués de cloisons du type "A," munis de moyens efficaces de fermeture de toutes les ouvertures, et s'étendant depuis le pont d'emménagement le plus bas jusqu'au moins à une hauteur d'où l'on peut accéder directement au pont découvert, sauf les exceptions suivantes :

- (a) Il n'est pas nécessaire de prévoir d'entourage pour les escaliers qui desservent seulement deux entreponts, à condition que l'intégrité du pont découpé par la descente soit maintenue, au moyen de cloisons ou de portes convenables, dans l'un ou l'autre des deux entreponts.
- (b) Des escaliers peuvent être installés sans entourage dans un local de réunion, à condition qu'ils se trouvent complètement à l'intérieur de ce local.

(ii) Les entourages d'escalier doivent avoir une communication directe avec les coursives et enclore une superficie suffisante pour empêcher l'embouteillage, compte tenu du nombre de personnes susceptibles de les utiliser en cas d'urgence. Ils doivent contenir le moins possible de locaux habités ou autres locaux fermés dans lesquels un incendie peut prendre naissance.

(iii) Stairway enclosure bulkheads shall have an insulation value to the satisfaction of the Administration, having regard to the nature of the adjacent spaces. The means for closure at openings in stairway enclosures shall be at least as effective for resisting fire as the bulkheads in which they are fitted. Doors other than watertight doors shall be of the self-closing type, as required for the main vertical zone bulkheads.

(b) Method II

(i) Main stairways shall be of steel frame construction and shall be within enclosures formed of "A" class divisions with positive means of closure at all openings from the lowest accommodation deck at least to a level which is directly accessible to the open deck except that:—

(a) A stairway serving only two decks need not be enclosed provided the integrity of the deck is maintained by proper bulkheads or doors at one level;

(b) Stairways may be fitted in the open in a public space provided they lie wholly within such public space.

(ii) Stairway enclosures shall have direct communication with the corridors and be of sufficient area to prevent congestion having in view the number of persons likely to use them in an emergency, and shall contain as little accommodation or other enclosed space in which a fire may originate as practicable.

(iii) Stairway enclosure bulkheads shall have an insulation value to the satisfaction of the Administration, having regard to the nature of the adjacent spaces. The means for closure at openings in stairway enclosures shall be at least as effective for resisting fire as the bulkheads in which they are fitted. Doors other than watertight doors shall be of the self-closing type, as required for the main vertical zone bulkheads.

(iv) Auxiliary stairways shall be of steel frame construction but need not be within enclosures provided the integrity of the deck is maintained by the fitting of sprinklers at the auxiliary stairways.

Regulation 34

Protection of Lifts (Passenger and Service), Vertical Trunks for Light and Air, &c. (Methods I, II and III)

(a) Passenger and service lift trunks, vertical trunks for light and air to passenger spaces, &c., shall be of "A" class divisions. Doors shall be of steel or other incombustible material and when closed shall provide fire resistance at least as effective as the trunks in which they are fitted.

(b) Lift trunks shall be so fitted as to prevent the passage of smoke and flame from one between deck to another and shall be provided with means of closing so as to permit of draught and smoke control. The insulation of lift trunks which are within stairway enclosures shall not be compulsory.

(c) Where a trunk for light and air communicates with more than one between deck space, and in the opinion of the Administration, smoke and

(iii) Les entourages d'escalier doivent avoir un degré d'isolation jugé satisfaisant par l'Administration, compte tenu de la nature des locaux adjacents.

Les dispositifs de fermeture des ouvertures des entourages d'escaliers doivent avoir une résistance au feu au moins aussi efficace que les cloisons dans lesquelles ces ouvertures sont pratiquées. Les portes, autres que les portes étanches, doivent pouvoir se fermer d'elles-mêmes, comme il est prescrit pour les cloisons des tranches verticales principales.

(b) *Méthode II*

(i) Les escaliers principaux doivent avoir une charpente en acier et doivent se trouver dans des entourages constitués par des cloisons du type "A," avec des moyens de fermeture à toutes les ouvertures depuis le pont d'emménagement le plus bas jusqu'au moins à une hauteur d'où l'on peut accéder directement au pont découvert, sauf les exceptions suivantes :

- (a) Il n'est pas nécessaire de prévoir d'entourage pour les escaliers qui desservent seulement deux entrepôts à condition que l'intégrité du pont découpé par la descente soit maintenue au moyen de cloisons ou de portes convenables, dans l'un ou l'autre des deux entrepôts.
- (b) Des escaliers peuvent être installés sans entourage dans un local de réunion, à condition qu'ils se trouvent entièrement à l'intérieur de ce local.

(ii) Les entourages d'escalier doivent avoir une communication directe avec les coursives et enclore une superficie suffisante pour empêcher l'embouteillage, compte tenu du nombre de personnes susceptibles de les utiliser en cas d'urgence. Ils doivent contenir le moins possible de locaux habités ou autres locaux fermés dans lesquels un incendie peut prendre naissance.

(iii) Les cloisons qui enferment les escaliers doivent avoir un degré d'isolation jugé satisfaisant par l'Administration, compte tenu de la nature des locaux adjacents. Les moyens de fermeture des ouvertures des entourages d'escaliers doivent avoir une résistance au feu au moins aussi efficace que les cloisons dans lesquelles ces ouvertures sont pratiquées. Les portes autres que les portes étanches doivent pouvoir se fermer d'elles-mêmes comme il est prescrit pour les cloisons des tranches verticales principales.

(iv) Les escaliers secondaires devront comporter des charpentes en acier, mais ne seront pas nécessairement à l'intérieur d'entourages, à condition que l'intégrité des ponts découpés par ces escaliers soit maintenue par l'installation de dispositifs d'extinction par pulvérisation dans ces escaliers.

Règle 34

Protection des Ascenseurs et Monte-charges, Puits d'Eclairage, d'Aération, etc. (Méthodes I, II et III)

Les cages des ascenseurs et monte-charges, les puits d'éclairage et d'aération desservant les locaux habités, etc., doivent être constitués de cloisons du type "A." Les portes doivent être en acier ou en un autre matériau incombustible, et, lorsqu'elles sont fermées, doivent assurer une résistance au feu au moins aussi efficace que celle des entourages sur lesquels elles sont disposées.

Les cages des ascenseurs doivent être disposées de manière à empêcher la fumée et les flammes de passer d'un entrepont à un autre et doivent être munies de dispositifs de fermeture, permettant de limiter le tirage et le passage des fumées.

L'isolation des cages d'ascenseurs qui se trouvent à l'intérieur des entourages d'escaliers n'est pas obligatoire.

flame are likely to be conducted from one between deck to another, smoke shutters, suitably placed, shall be fitted so that each space can be isolated in case of fire.

(d) Any other trunks (e.g., for electric cables) shall be so constructed as as not to afford passage for fire from one between deck or compartment to another.

Regulation 35

Protection of Control Stations (Methods I, II and III)

Control stations shall be separated from the remainder of the ship by "A" class bulkheads and decks.

Regulation 36

Protection of Store Rooms, &c. (Methods I, II and III)

The boundary bulkheads of baggage rooms, mail rooms, store rooms, paint and lamp lockers, galleys, and similar spaces shall be of "A" class divisions. Spaces containing highly inflammable stores shall be so situated as to minimise the danger to passengers or crew in the event of fire.

Regulation 37

Windows and Sidescuttles

(a) Methods I and III

All windows and sidescuttles within accommodation spaces shall be constructed with metal frames or equivalent material. The glass shall be retained by a metal glazing bead or equivalent means. All windows or sidescuttles opening on to corridors or stairways shall conform to the integrity requirements of the type of bulkheads in which they are fitted.

(b) Method II

All windows or sidescuttles opening on to corridors or stairways shall conform to the integrity requirements of the type of bulkhead in which they are fitted.

Regulation 38

Ventilation Systems (Methods I, II and III)

(a) The main inlets and outlets of all ventilation systems shall have accessible means of closure which can be shut in the event of fire. In general, the ventilating fans shall be so disposed that the ducts reaching the various quarters shall remain within the same main vertical zone.

(b) All power ventilation, except machinery space ventilation, shall be fitted with master controls so that all fans may be stopped from either of two control stations which should be situated as far apart as practicable. One of the master controls of the power ventilation serving machinery spaces shall be operable from a position outside the machinery space. Efficient insulation shall be provided for exhaust ducts from galley ranges where the ducts pass through accommodation spaces.

Dans le cas où un puits d'aération ou d'éclairage communique avec plus d'un entrepont, et lorsque, suivant l'opinion de l'Administration, les fumées et les flammes risquent de passer d'un entrepont à l'autre, des écrans contre la fumée doivent être installés de manière que chacun des locaux se trouve isolé en cas d'incendie.

Tous les autres conduits (par exemple, pour les câbles électriques) doivent être construits de façon à ne pas permettre à un incendie de se propager entre plusieurs entreponts ou plusieurs compartiments.

Règle 35

Protection des Postes de Sécurité (Méthodes I, II et III)

Les postes de sécurité doivent être séparés des autres régions du navire par des cloisons et des ponts du type "A."

Règle 36

Protection des Magasins, etc. (Méthodes I, II et III)

Les cloisons d'entourage de soutes à bagages, soutes à dépêches, magasins à peinture, lampisteries, cuisines et autres locaux similaires doivent être du type "A." Les locaux contenant des objets ou un matériel éminemment inflammables doivent être situés de manière à réduire le danger pour les passagers ou l'équipage en cas d'incendie.

Règle 37

Fenêtres et Hublots

(a) Méthodes I et III

Toutes les fenêtres et hublots à l'intérieur des locaux habités doivent être construits avec des cadres en métal ou en un matériau équivalent. Le vitrage doit être assujéti dans un encadrement avec couvre-joints métalliques ou avec un dispositif équivalent. Toutes les fenêtres ou hublots ouvrant sur les coursives ou sur les escaliers doivent répondre aux prescriptions d'intégrité des cloisons sur lesquelles ils sont disposés.

(b) Méthode II

Toutes les fenêtres et hublots ouvrant sur les coursives ou les escaliers doivent répondre aux prescriptions d'intégrité des cloisons sur lesquelles ils sont disposés.

Règle 38

Systèmes de Ventilation (Méthodes I, II et III)

Les orifices d'arrivée d'air frais ou d'aspiration d'air vicié doivent avoir des moyens de fermeture accessibles pouvant être manœuvrés en cas d'incendie. D'une manière générale, les ventilateurs doivent être disposés de façon que les conduits débouchant dans les divers locaux restent à l'intérieur de la même tranche verticale principale.

Tous les appareils de ventilation mécanique, à l'exception des ventilateurs des locaux de machines, doivent être munis d'une commande principale telle que l'on puisse arrêter tous les ventilateurs de l'un ou l'autre de deux postes de commande aussi éloignés l'un de l'autre qu'il est pratiquement possible. L'une des commandes principales des appareils de ventilation mécanique desservant des locaux de machines doit pouvoir être manœuvrée de l'extérieur de ces locaux. Un isolement efficace doit être prévu pour les conduits d'évacuation des fourneaux des cuisines, partout où ces conduits traversent des locaux habités.

Regulation 39*Details of Construction (not required for Method II)***(a) Method I**

Except in cargo spaces, mail rooms, baggage rooms or refrigerated compartments of service spaces, all linings, grounds, ceilings, and insulations, shall be of incombustible materials, but in ships carrying not more than 100 passengers the linings, grounds and ceilings need not be of incombustible materials provided they conform to the conditions applicable to the bulkheads of the spaces in which they are situated. The total volume of combustible facings, mouldings, decorations, and veneers in any accommodation or public space shall not exceed a volume equivalent to one-tenth inch (or 2.54 millimetres) veneer on the combined area of the walls and ceiling. Combustible facings, mouldings, decorations or veneers shall not be used in corridors or stairway enclosures.

(b) Method III

The use of combustible materials of all kinds such as untreated wood, veneers, ceilings, curtains, carpets, &c., shall be reduced in so far as it is reasonable and practicable. In large public spaces the grounds and supports to the linings and ceilings, shall be of steel or equivalent material.

Regulation 40*Miscellaneous Items (Methods I, II and III)*

(a) (i) Air spaces enclosed behind ceilings, panellings or linings shall be suitably divided by close-fitting draught stops not more than 45 feet (or 13.73 metres) apart in the fore and after direction.

(ii) In the vertical direction, such spaces, including those behind linings of stairways, trunks, &c., shall be closed at each deck.

(b) The construction of ceiling and bulkheading shall be such that it will be possible for the fire patrols to detect any smoke originating in concealed and inaccessible spaces without impairing the efficiency of the fire protection.

(c) The concealed surfaces of all bulkheads, linings, panellings, stairways, wood grounds, &c., in accommodation spaces shall be such as will, in the opinion of the Administration, restrict the spread of flame to a satisfactory degree.

(d) Paints, varnishes and similar preparations having a nitro-cellulose base shall not be used.

(e) Lead shall not be used for overboard scuppers, sanitary discharges and other outlets which are close to the water line nor where the fusing of the lead in the event of fire would give rise to danger of flooding.

(f) Electric radiators, if used, must be fixed in position and so constructed as to reduce fire risks to a minimum. Electric radiators of the exposed element type shall not be used.

Règle 39*Détails de Construction (non exigés pour la Méthode II)**(a) Méthode I*

Sauf dans les locaux à marchandises, les soutes à dépêches, soutes à bagages et les chambres à vivres réfrigérées, tous les revêtements, semelles, lambourdages, plafonds et isolations devront être constitués en matériaux incombustibles. Toutefois, à bord des navires ne transportant pas plus de 100 passagers, il n'est pas nécessaire que les vaigrages, semelles, lambourdages et plafonds soient constitués en matériaux incombustibles, pourvu qu'ils soient conformes aux prescriptions relatives aux cloisons des locaux dans lesquels ils sont situés.

Le volume total des éléments combustibles: revêtements, moulures, décorations et placages dans tout local habité ou local de réunion, ne doit pas dépasser un volume équivalent au volume d'un placage de 2,54 millimètres (1/10 pouce) d'épaisseur, recouvrant la surface totale des parois et du plafond. Dans les entourages d'escaliers et cloisons des coursives, les éléments combustibles sont interdits pour la constitution des vaigrages, moulures, décorations ou placages.

(b) Méthode III

On doit réduire autant qu'il est pratique et raisonnable l'emploi des matériaux combustibles de tous genres, tels que les bois, placages, éléments de plafonds, rideaux, tapis, non protégés contre le feu. Dans les grands locaux de réunion, les semelles, le lambourrage des parois et des plafonds et les supports divers doivent être en acier ou en matériau équivalent.

Règle 40*Détails Divers (Méthodes I, II et III)*

(a) (i) Les lames d'air et espaces vides se trouvant derrière les boiseries, ou entre ponts et plafonds doivent être convenablement divisés par des écrans bien ajustés, pour éviter les tirages. Leur écartement ne doit pas dépasser 13,70 mètres (45 pieds) dans le sens longitudinal.

(ii) Dans le sens vertical, ces espaces, y compris ceux qui se trouvent derrière les vaigrages des entourages, escaliers, puits, etc. . . ., doivent être fermés à chaque pont.

(b) La construction des plafonds et des cloisonnements doit être telle qu'elle permette aux rondes d'incendie de découvrir toute fumée provenant d'espaces dissimulés et inaccessibles, sans que l'efficacité de la protection contre l'incendie en soit diminuée.

(c) Les surfaces non apparentes de tous les vaigrages, cloisons, boiseries, escaliers, lambourdages, etc. . . ., dans les locaux habités, doivent être tels qu'ils présentent un pouvoir limité de propagation de la flamme, à la satisfaction de l'Administration.

(d) Les peintures, vernis, et autres substances analogues, à base de nitrocellulose, ne doivent pas être employés.

(e) Le plomb ne doit pas être employé dans la construction des dalots extérieurs et boîtes de décharge sur bordé, des décharges sanitaires et autres conduits d'évacuation situés près de la ligne de charge, de même que partout où la fusion du plomb, en cas d'incendie, créerait des dangers d'invasion.

(f) Les radiateurs électriques, s'il y en a à bord, doivent être fixés à demeure et construits de façon à réduire au minimum les risques d'incendie. Il est interdit d'employer des radiateurs électriques du type à feu ouvert.

Required only for Method III

(g) All exposed surfaces and their coatings in accommodation spaces shall be of limited flame-spreading power to the satisfaction of the Administration.

Regulation 41*Cinematograph Apparatus (Methods I, II and III)*

Except where only "non-inflammable" film is used the installation and use of cinematograph apparatus on ships shall be subject to special fire precautions to be prescribed by the Administration. Lockers for the storage of highly inflammable film shall have an outlet to the open air with a total area of 1 square inch for each 5 lbs. (10 square centimetres for each 3.5 kilogrammes) reel of film or equivalent stored therein.

Regulation 42*Automatic Sprinkler and Fire Alarm and Detection Systems (Method II)*

In ships in which method II is adopted, an automatic sprinkler and fire alarm system of a type approved by the Administration and complying with the requirements of Regulation 48 shall be installed and so arranged as to protect all enclosed spaces appropriated to the use or service of passengers or crew, except spaces which afford no substantial fire risk.

Regulation 43*Automatic Fire Alarm and Fire Detection Systems (Method III)*

In ships in which method III is adopted a fire detecting system of a type approved by the Administration shall be installed and so arranged as to detect the presence of fire in all enclosed spaces appropriated to the use or service of passengers or crew (except spaces which afford no substantial fire hazard) and automatically to indicate at one or more points or stations, where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication and location of fire.

Regulation 44*Plans (Methods I, II and III)*

There shall be permanently exhibited, for the guidance of the officer in charge of the ship, general arrangement plans showing for each deck the various fire sections enclosed by fire-resisting bulkheads, the sections enclosed by fire-retarding bulkheads (if any), together with particulars of the fire alarms, detecting systems, the sprinkler installation (if any), the fire-extinguishing appliances, means of ingress to and egress from different compartments, decks, &c., and the ventilating system including the positions of dampers and identification numbers of the ventilating fans serving each section.

Prescription s'appliquant seulement à la Méthode III

(g) Toutes les surfaces apparentes des locaux habités, ainsi que leurs enduits ou revêtements, doivent avoir un pouvoir propagateur de flamme limité, à la satisfaction de l'Administration.

Règle 41

Appareils cinématographiques (Méthodes I, II et III)

Sauf dans les cas où l'on n'utilise que des films "inflammables," l'installation et l'utilisation d'appareils cinématographiques à bord des navires à passagers doivent être soumises à des précautions spéciales contre l'incendie, prescrites par l'Administration. Les armoires et magasins où sont placés les films très inflammables doivent être pourvus d'un conduit aboutissant à l'air libre, ayant une section totale de 2,85 cm.² par kilogramme (1 pouce carré par 5 livres) de bobines de film ou de matière équivalente entreposées.

Règle 42

Dispositif automatique d'extinction par pulvérisation d'eau, Système Avertisseur d'incendie et Système de détection (Méthode II)

A bord des navires utilisant la Méthode II, on doit installer un dispositif automatique d'extinction par pulvérisation d'eau et un système avertisseur d'incendie d'un type approuvé par l'Administration et conforme aux Dispositions de la Règle 48. Ces installations sont disposées de façon à protéger tous les locaux fermés affectés à l'usage ou au service des passagers ou de l'équipage, à l'exception des locaux ne présentant pas un risque notable d'incendie.

Règle 43

Avertisseurs d'Incendie automatiques et Dispositifs de Détection d'Incendie (Méthode III)

Sur les navires où l'on utilise la Méthode III, on doit installer un dispositif de détection d'incendie, d'un type approuvé par l'Administration, qui sera installé de façon à permettre de découvrir la présence d'un incendie dans tous les locaux fermés affectés à l'usage et au service des passagers ou de l'équipage (à l'exception des locaux qui ne présentent pas un risque notable d'incendie). Cette installation doit signaler automatiquement en un ou plusieurs endroits ou postes de sécurité du navire (où les officiers et les membres de l'équipage peuvent observer avec le plus de rapidité) la présence ou l'indication d'un incendie, ainsi que son emplacement.

Règle 44

Plans (Méthodes I, II et III)

Des plans d'ensemble seront affichés en permanence à l'usage de l'Officier de service du navire: ils indiqueront l'emplacement, sur chaque pont, des diverses cloisons d'incendie du type coupe-feu, des zones limitées par des cloisons écrans retardant la propagation de l'incendie (s'il y en a), ainsi que tous renseignements utiles sur les avertisseurs d'incendie, les dispositifs de détection, les extincteurs automatiques par pulvérisation d'eau (s'il y en a), les dispositifs d'extinction d'incendie, les moyens d'entrée et de sortie des divers compartiments, ponts, etc, et l'installation de ventilation, y compris la position des volets de fermeture et les numéros d'identification des ventilateurs desservant chaque zone.

PART E.—FIRE DETECTION AND EXTINCTION IN PASSENGER SHIPS AND CARGO SHIPS

(Part E applies to passenger ships and cargo ships except that Regulation 50 applies only to passenger ships and Regulation 51 applies only to cargo ships)

NOTE.—*Regulations 45 to 49 inclusive set forth the conditions with which the appliances mentioned in Regulations 50 and 51 are required to comply*

Regulation 45

Pumps, Water Service Pipes, Hydrants and Hoses

(a) Fire pumps shall be independently driven. Sanitary, ballast, bilge or general service pumps may be accepted as fire pumps. In any ship the capacity of the pumps designated for fire-fighting purposes shall be at least two-thirds the capacity of the bilge pumps required for the particular ship. Each pump shall be capable of producing at least the two powerful jets to which reference is made in these Regulations. The throw at any nozzle shall be about 40 feet (or 12 metres).

(b) Relief valves shall be provided in connection with all fire pumps. These valves shall be so placed and adjusted as to prevent excessive pressure in any part of the fire main system.

(c) The diameter of the water service pipes shall be sufficient to ensure an adequate supply of water for the simultaneous operation of at least two fire hoses, and shall be based on the required capacity of the pumps designated for fire-fighting purposes.

(d) The number and position of the hydrants shall be such that at least two streams of water, one of which shall be from a single length of hose, may be directed into any part of the ship.

(e) The pipes and hydrants shall be so placed that the fire hoses may be easily coupled to them. In ships where deck cargo may be carried, the positions of the hydrants shall be such that they are always readily accessible and the pipes shall be arranged as far as practicable to avoid risk of damage by such cargo.

(f) Cocks or valves shall be fitted in such positions on the pipes that any of the fire hoses may be removed while the fire pumps are at work.

(g) Fire hoses shall be of material approved by the Administration, and sufficient in length to project a jet of water to any of the spaces in which they may be required to be used. They shall be provided with the necessary fittings. The internal diameter of the nozzle shall be not less than $\frac{1}{2}$ inch (or 12 millimetres).

(h) Hoses specified in these Regulations as "fire hoses" shall, together with any necessary fittings and tools, be kept ready for use in conspicuous positions near the water service hydrants or connections.

PARTIE E.—DETECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE SUR LES NAVIRES A PASSAGERS ET LES NAVIRES DE CHARGE

La partie E est applicable aux navires à passagers et aux navires de charge, à l'exception de la Règle 50 qui ne s'applique qu'aux navires à passagers, et de la Règle 51 qui ne s'applique qu'aux navires de charge. Les dispositions des Règles 45 à 49 incluse sont applicables aux appareils et installations mentionnés dans les Règles 50 et 51.

Règle 45

Pompes, Tuyautages d'Eau de Mer, Prises d'Incendie et Manches

(a) Les pompes d'incendie ne doivent pas être attelées. Les pompes sanitaires, pompes de ballast et de cale ou pompes d'usage général peuvent être considérées comme pompes d'incendie. Sur tout navire, le débit des pompes affectées à la lutte contre l'incendie doit être au moins égal aux deux tiers du débit des pompes de cale exigées pour le dit navire. Chaque pompe doit être assez puissante pour fournir au minimum les deux jets énergiques dont il est question dans les présentes Règles. La portée du jet à la sortie des lances doit être d'environ 12 mètres (40 pieds).

(b) Les pompes d'incendie doivent toutes être munies de soupapes de sûreté. La disposition et le réglage de ces soupapes doivent être tels, qu'ils empêchent la pression de s'élever d'une manière excessive en quelqu'endroit que ce soit du réseau principal d'incendie.

(c) Le diamètre des tuyaux doit être suffisant pour assurer un débit d'eau permettant l'utilisation simultanée d'au moins deux manches d'incendie. Il doit être calculé en fonction du débit exigé pour les pompes affectées à la lutte contre l'incendie.

(d) Le nombre et la répartition des bouches d'incendie doivent être tels, que deux jets au moins, dont l'un fourni par une manche d'une seule pièce puissent être simultanément dirigés sur un point quelconque du navire.

(e) Les tuyaux et bouches d'incendie doivent être disposés de manière que les manches puissent s'y adapter facilement. Sur les navires susceptibles de transporter des cargaisons en pontée, l'emplacement des bouches d'incendie doit être tel que leur accès soit toujours facile, et les tuyaux doivent être dans toute la mesure du possible, installés de manière à ne pas risquer d'être endommagés par les dites cargaisons.

(f) Des robinets ou soupapes doivent être disposés sur les tuyautages, de telle manière qu'une quelconque des manches puisse être débranchée pendant que les pompes d'incendie sont en marche.

(g) Les manches d'incendie doivent être fabriquées avec des matières approuvées par l'Administration ; elles doivent être d'une longueur suffisante pour permettre de diriger un jet d'eau sur l'un quelconque des points où leur utilisation peut être rendue nécessaire. Elles doivent être pourvues des accessoires nécessaires. Le diamètre intérieur de l'ajutage de la lance ne doit pas être inférieur à 12 mm. (un demi-pouce).

(h) Les manches prévues dans les présentes Règles comme "manches d'incendie" ainsi que les outils et accessoires nécessaires, doivent être constamment maintenus en état de servir. Ils doivent être placés en évidence et à proximité des bouches ou prises à raccord.

Regulation 46*Fire Extinguishers*

(a) All fire extinguishers shall be of types and designs approved by the Administration. The capacity of portable extinguishers shall be not more than 3 gallons (or 13½ litres) and not less than 2 gallons (or 9 litres).

(b) Spare charges shall be provided in accordance with requirements to be specified by the Administration.

(c) Extinguishers in which the medium is stored under pressure shall not be kept in passenger or crew accommodation.

(d) Portable fire extinguishers shall be periodically examined and subjected to such tests as the Administration may require.

(e) One of the portable fire extinguishers intended for use in any space shall be stowed near the entrance to that space.

(f) The control valves for fixed extinguishing apparatus shall be so placed that they will be easily accessible and not readily cut off from use by an outbreak of fire.

Regulation 47*Fire-smothering Gas or Steam for Cargo Spaces and Boiler Rooms*

(a) Where provision is made for the injection of gas or steam into cargo spaces or boiler rooms for fire extinguishing purposes, the necessary pipes for conveying the gas or steam shall be provided with control valves or cocks which shall be readily accessible from the deck in any circumstances, and so marked as to indicate clearly the compartments to which the pipes are led. Suitable provision shall be made to prevent inadvertent admission of the gas or steam to any compartment. If any pipe is led to a space to which passengers may have access, it shall be furnished with an additional stop valve or cock suitably protected.

(b) The piping shall be arranged so as to provide effective distribution of the fire smothering gas or steam. In large holds there shall be at least two pipes, one of which shall be fitted at the forward part and one at the after part. Where steam is used, the pipes shall be led well down into the space.

(c) (i) When carbon dioxide is supplied as the extinguishing medium in cargo spaces, the quantity of gas available shall be sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest cargo compartment in the ship which is capable of being sealed.

(ii) When carbon dioxide is supplied as an extinguishing medium for boiler rooms, the quantity of gas carried shall be sufficient to give a minimum quantity of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest boiler room measured to the top of the boilers. If the engine and boiler rooms are not entirely separate and fuel oil can drain from the boiler room into the engine room bilges, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment.

(iii) When carbon dioxide is supplied as the extinguishing medium both for cargo spaces and for boiler rooms, the quantity of gas need not be more than that required for the largest compartment protected in this way, whether cargo compartment or boiler room.

(iv) For the purpose of this paragraph (c), the volume of gas shall be calculated at 9 cubic feet to the pound (or 0.56 cubic metres to the kilogramme).

Règle 46

Extincteurs d'Incendie

(a) Les extincteurs d'incendie doivent être de modèles et de caractéristiques approuvées par l'Administration. La capacité des extincteurs portatifs ne doit être ni supérieure à 13,5 litres (3 gallons) ni inférieure à 9 litres (2 gallons).

(b) Le nombre des charges de rechange à prévoir est fixé par l'Administration.

(c) Les extincteurs contenant du gaz sous pression sont interdits dans les locaux habités servant aux passagers ou à l'équipage.

(d) Les extincteurs portatifs sont examinés périodiquement et soumis aux essais demandés par l'Administration.

(e) Un des extincteurs portatifs destinés à être employés dans un local déterminé doit être placé près de l'entrée de ce local.

(f) Les robinets de manœuvre des dispositifs fixes d'extinction doivent être facilement accessibles et placés de manière à n'être pas rendus rapidement inutilisables par un commencement d'incendie.

Règle 47

Extinction par la Vapeur ou par Gaz Inerte

(a) Quand il est fait emploi de gaz ou de vapeur comme moyen d'extinction dans les cales à marchandises ou dans les chaufferies, les tuyautages nécessaires pour amener le gaz ou la vapeur doivent être munis de soupapes ou de robinets, aisément accessibles du pont, en toutes circonstances, et sur lesquels soient clairement indiqués les compartiments desservis par chacun des tuyautages. Toutes dispositions nécessaires doivent être prises pour que du gaz ou de la vapeur ne puissent être envoyés par inadvertance dans un compartiment quelconque. Si un tuyau aboutit à un local auquel les passagers ont accès, il doit être muni d'une vanne ou d'un robinet d'arrêt supplémentaire convenablement protégé.

(b) Le tuyautage sera disposé de manière à assurer une répartition efficace du gaz extincteur ou de la vapeur. Dans les cales de grandes dimensions, seront installés au moins deux tuyaux, l'un dans la partie avant de la cale et l'autre dans la partie arrière. En cas d'emploi de vapeur, les tuyaux doivent descendre jusqu'en un point du local considéré situé suffisamment bas.

(c) (i) Quand le gaz carbonique est l'agent extincteur prévu pour les cales à marchandises, la quantité de gaz disponible doit correspondre à un volume de gaz libre au moins égal à 30 pour cent du volume brut de la plus grande des cales à marchandises susceptibles d'être isolées.

(ii) Quand le gaz carbonique est employé comme agent extincteur dans les chaufferies, la quantité de gaz amenée par le tuyautage doit être suffisante pour fournir un volume de gaz libre égal à 30 pour cent au moins du volume brut de la chaufferie la plus vaste, dimensions prises jusqu'au-dessus des chaudières. Au cas où la chambre des machines n'est pas complètement séparée de la chaufferie et où il peut se faire que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines, l'ensemble formé par la chaufferie et la chambre des machines doit être considéré comme formant un seul compartiment.

(iii) Quand le gaz carbonique est l'agent extincteur prévu à la fois pour les cales à marchandises et les chaufferies, il n'est pas besoin que la quantité de gaz soit supérieure à celle requise pour la protection du plus grand de ces compartiments, que celui-ci soit une cale à marchandises ou une chaufferie.

(iv) Pour l'application du présent paragraphe (c), le volume occupé par le gaz sera calculé sur la base de 0.56 mètres cubes par kilog. (9 pieds cubes par livre).

(d) When steam is the extinguishing medium in holds, the boiler or boilers available for supplying steam shall have an evaporation of at least 1 lb. of steam per hour for each 12 cubic feet (or 1 kilogramme for each 0.75 cubic metres) of the gross volume of the largest cargo compartment in the ship.

(e) Means shall be provided for stopping ventilating fans from outside the space and for closing all doorways, ventilators, annular spaces around funnels and other openings to spaces in which fire smothering gas or steam may be used as a fire extinguishing medium.

(f) Means shall be provided for giving audible warning of the release of carbon dioxide to any working space.

Regulation 48

Automatic Sprinkler Systems

(a) Water sprinkler systems automatic in operation may be accepted as satisfactory means for fire extinguishing. Where such a system is fitted it shall be kept charged at the necessary pressure and shall have provision for a continuous supply of water.

(b) The system shall be subdivided into a number of sections to be decided by the Administration, and automatic alarms shall be provided to indicate at one or more suitable points or stations the occurrence or indication of fire, and its location.

(c) The pump or pumps to provide the discharge from sprinkler heads shall be so connected as to be brought into action automatically by a pressure drop in the system.

(d) Each pump shall be capable of maintaining a sufficient supply of water at the appropriate pressure, at the sprinkler heads, while such number of sprinkler heads as will be decided by the Administration are in operation.

(e) There shall be not less than two sources of power supply for sea-water pumps, air compressors and automatic alarms. Where the power is electrical the supply shall be taken through the emergency switchboard by a feeder reserved solely for that purpose. There shall be no switch in the circuit other than that at the switchboard. The switch shall be clearly labelled and shall normally be kept closed.

(f) Sprinkler heads shall be required to operate at temperatures that will be decided by the Administration. Suitable means for the periodic testing of all automatic arrangements shall be provided.

Regulation 49

Breathing Apparatus, Smoke Helmets and Safety Lamps

(a) A breathing apparatus or smoke helmet shall be of a type approved by the Administration.

(b) In order to avoid smoke being breathed by the wearer of a smoke helmet or mask fitted with an air hose, the length of air hose supplied shall be sufficient to reach from the open deck, well clear of hatch or doorway, to any part of the holds or machinery spaces.

(c) Safety lamps shall have a minimum burning period of three hours and be of a type approved by the Administration.

(d) Quand la vapeur est l'agent extincteur employé dans les cales, la ou les chaudières prévues pour fournir cette vapeur doivent avoir une capacité de production horaire d'au moins 1 kg. de vapeur par 0,750 mètre cube (1 livre par 12 pieds cubes) de volume brut de la plus grande des cales à marchandises du navire.

(e) Des dispositifs doivent être prévus pour stopper les ventilateurs de l'extérieur du local où ils fonctionnent et pour fermer toutes les portes, conduits de ventilation, espaces annulaires autour des cheminées et autres ouvertures des locaux où un gaz inerte ou de la vapeur peuvent être utilisés comme agents extincteurs.

(f) Un signal sonore doit permettre d'avertir de l'envoi de gaz carbonique dans tout local où du personnel peut être appelé à travailler.

Règle 48

Dispositifs automatiques à Pulvérisation d'Eau

(a) Les dispositifs automatiques à pulvérisation d'eau peuvent être considérés comme des moyens satisfaisants pour l'extinction de l'incendie. Quand un tel dispositif est installé, il doit être maintenu chargé à la pression nécessaire et toutes mesures utiles doivent être prises pour en assurer en permanence l'alimentation en eau.

(b) L'installation doit être divisée en sections dont le nombre doit être approuvé par l'Administration et des avertisseurs automatiques doivent permettre de signaler, en un ou plusieurs points ou stations convenables, la naissance ou l'existence, ainsi que l'emplacement d'un feu.

(c) La ou les pompes, alimentant en eau les têtes des pulvérisateurs doivent être connectées de manière à assurer leur mise en marche automatique par suite de chute de pression dans l'installation.

(d) Chaque pompe doit permettre d'alimenter en eau, en quantité suffisante et à la pression convenable pour assurer leur fonctionnement simultané, un nombre de pulvérisateurs à déterminer par l'Administration.

(e) Le nombre de sources d'énergie alimentant les pompes à eau de mer, compresseurs d'air, et avertisseurs automatiques, ne doit pas être inférieur à deux. Quand il s'agit d'énergie électrique, celle-ci doit être fournie par l'intermédiaire du tableau de secours et par une canalisation exclusivement réservée à cet usage. Le circuit ne doit comporter aucun interrupteur autre que celui du tableau de secours. Cet interrupteur doit être clairement désigné par une plaque indicatrice; il doit normalement être enfoncé.

(f) La température à laquelle les pulvérisateurs doivent entrer en action sera dans chaque cas agréée par l'Administration. Toutes mesures utiles doivent être prises pour assurer la vérification, à intervalles réguliers, de tous les dispositifs automatiques.

Règle 49

Appareils Respiratoires, Casques et Fanaux de Sécurité

(a) Tout appareil ou casque respiratoire doit être d'un modèle approuvé par l'Administration.

(b) Pour empêcher que le porteur d'un casque ou d'un masque respiratoire équipé d'un tuyau de prise d'air ne respire de la fumée, la longueur de ce tuyau devra être telle qu'elle permette d'atteindre un point quelconque des cales ou de la tranche des machines à partir d'un point situé sur le pont découvert à distance suffisante du panneau d'écouille ou de la porte.

(c) Les fanaux de sécurité doivent avoir une capacité de marche d'au moins 3 heures; ils doivent être d'un modèle approuvé par l'Administration.

Regulation 50*Requirements for Passenger Ships**Patrols and Detection*

(a) An efficient patrol system shall be maintained in all passenger ships so that any outbreak of fire may be promptly detected. Manual fire alarms are to be fitted throughout the passenger and crew accommodation to enable the fire patrol to give an alarm immediately to the bridge or fire control station.

(b) An approved fire alarm or fire-detecting system shall be provided which will automatically indicate at one or more suitable points or stations, where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication and location of fire in any part of the ship which, in the opinion of the Administration, is not accessible to the patrol system; except where it is shown to the satisfaction of the Administration that the ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply this requirement.

Spaces used by Passengers and Crew

(c) A passenger ship shall be provided with appliances whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed on any part of each deck or space used by passengers or crew when all watertight doors and all doors in the main fire-resisting bulkheads are closed. Doors in intermediate bulkheads may be provided with suitable apertures fitted with covers.

(d) A passenger ship shall be provided with such approved portable fire extinguishers as the Administration may deem to be appropriate and sufficient.

Cargo Spaces

(e) A passenger ship shall be provided with appliances whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any cargo space.

(f) (i) A passenger ship of 1,000 tons gross tonnage or over shall be provided with appliances whereby fire smothering gas, sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest hold in the ship which is capable of being sealed, can be promptly conveyed by a permanent piping system into any compartment in which cargo may be carried. The Administration may allow the use of steam in lieu of smothering gas in steamships and in ships propelled by internal combustion machinery if the arrangements comply with paragraph (d) of Regulation 47.

(ii) Where it is shown to the satisfaction of an Administration that a ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply the above requirement; also in passenger ships of less than 1,000 tons gross tonnage the arrangements in cargo spaces shall be to the satisfaction of the Administration.

Machinery and Bunker Spaces

(g) A passenger ship shall be provided with appliances whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any part of the coal bunker spaces, boiler rooms and engine rooms.

Règle 50*Dispositions concernant les Navires à Passagers**Services de ronde et détection d'incendie*

(a) Un service de ronde convenable doit être organisé sur tout navire à passagers, de manière à permettre de découvrir rapidement tout commencement d'incendie. Des avertisseurs à commande manuelle doivent être installés dans tous les locaux habités à l'usage des passagers et de l'équipage, pour permettre aux rondiers de donner immédiatement l'alerte à la passerelle ou à un poste de sécurité.

(b) Un système approuvé d'avertisseurs d'incendie ou de détecteurs d'incendie doit être installé pour signaler automatiquement, en un ou plusieurs endroits ou postes de sécurité du navire (où les officiers et les membres de l'équipage peuvent observer avec le plus de rapidité), la présence ou l'indication, ainsi que l'emplacement, d'un incendie dans toute région du navire qui, de l'avis de l'Administration, n'est pas accessible au service de ronde, excepté quand il est démontré à la satisfaction de l'Administration que le navire effectue des voyages d'une durée si courte qu'il serait déraisonnable d'exiger cette disposition.

Locaux utilisés par les Passagers et l'Equipage

(c) Tout navire à passagers doit être muni d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés sur tout point de chaque pont ou espace utilisé par les passagers ou par l'équipage quand les portes étanches, ainsi que toutes les portes des cloisons principales d'incendie, sont fermées. Les portes des cloisons intermédiaires peuvent être pourvues d'orifices de dimensions convenables munis d'un dispositif d'obturation.

(d) Tout navire à passagers doit être pourvu d'extincteurs d'incendie portatifs approuvés, d'un modèle approprié, et en nombre jugé suffisant par l'Administration.

Locaux à Marchandises

(e) Tout navire à passagers doit être muni d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés dans l'un quelconque des locaux à marchandises.

(f) (i) Tout navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 1,000 tonneaux doit être muni d'installations comportant un réseau de tuyautage permanent et permettant d'amener, dans tout compartiment susceptible d'être occupé par des marchandises, une quantité de gaz inerte suffisante pour donner un volume de gaz libre au moins égal à 30 pour cent. du volume brut de la cale la plus vaste susceptible d'être hermétiquement fermée. L'Administration intéressée pourra autoriser l'emploi de vapeur au lieu de gaz inerte sur les navires à vapeur et sur les navires à moteur, quand ils sont pourvus d'installations satisfaisant aux conditions requises par le paragraphe (d) de la Règle 47.

(ii) Sur les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 1,000 tonneaux, les installations d'extinction dans les locaux à marchandises doivent être réalisées à la satisfaction de l'Administration.

Compartiment des machines et soutes à combustible

(g) Tout navire à passagers doit être muni d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés sur un point quelconque des soutes à charbon, des chaufferies et des compartiments des machines.

(h) A passenger ship fitted with oil-fired boilers or internal combustion propelling machinery shall be provided in the machinery spaces with at least two fire hydrants, one port and one starboard, and fire hoses for each hydrant complete with couplings and conductors, together with nozzles suitable for spraying water on oil.

(i) A passenger ship in which the main or auxiliary boilers are oil fired shall comply with paragraphs (g) and (h) of this Regulation and with the following:—

- (i) In each firing space there shall be a receptacle containing sand, sawdust impregnated with soda or other approved dry material, in such quantity as may be required by the Administration.
- (ii) There shall be at least two approved portable extinguishers discharging froth or other approved medium suitable for quenching oil fires, in each firing space in each boiler room and each space in which a part of the oil fuel installation is situated.
- (iii) There shall be approved appliances whereby froth can be rapidly discharged and distributed over the boiler room or rooms and any space in which oil fuel units or settling tanks are situated. The quantity of froth available for discharge shall be sufficient to cover to a depth of 6 inches (or 15 centimetres) the largest area over which oil fuel is liable to spread in the event of an accidental leakage. Alternatively, smothering gas or a fixed high-pressure water spraying system may be employed. If the engine and boiler rooms are not entirely separate, and fuel oil can drain from the boiler room into the engine room bilges, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment. Apparatus shall be controlled from an easily accessible position or positions, which will not be readily cut off by an outbreak of fire.
- (iv) There shall be one approved froth extinguisher of at least 30 gallons (or 136 litres) capacity in the case of ships having one boiler room, and two such extinguishers in the case of ships with more than one boiler room. These extinguishers shall be provided with hoses on reels suitable for reaching any part of the boiler rooms and spaces containing any part of the oil fuel installations. A 100 lbs. (or 45 kilogrammes) carbon dioxide extinguisher may be accepted as an alternative to a 30 gallons (or 136 litres) froth extinguisher.

(j) A passenger ship propelled by internal combustion machinery shall, in addition to complying with paragraphs (g) and (h) of this Regulation, be provided in each of the machinery spaces with at least one approved froth extinguisher of not less than 10 gallons (or 45 litres) capacity, and also with one approved portable froth extinguisher for each 1,000 b.h.p. of the engines or part thereof; but the total number of portable extinguishers so supplied shall be not less than two and need not exceed six. A 35 lbs. (or 16 kilogrammes) carbon dioxide extinguisher may be accepted as an alternative to the 10 gallons (or 45 litres) froth extinguisher.

(h) Sur tout navire à passagers équipé de chaudières à combustible liquide ou mu par des moteurs à combustion interne, on doit prévoir dans les locaux des machines au moins deux bouches d'incendie, l'une à tribord, l'autre à bâbord, et, pour chaque bouche, les manches correspondantes munies de raccords et manchons nécessaires, ainsi que les ajutages d'un modèle convenable pour projeter de l'eau en pluie sur le combustible liquide.

(i) Tout navire à passagers, sur lequel les chaudières principales ou auxiliaires sont alimentées au combustible liquide, doit satisfaire aux conditions figurant aux paragraphes (g) et (h) ci-dessus et répondre, en outre, aux prescriptions suivantes :

- (i) Il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, un récipient contenant du sable, de la sciure de bois imprégnée de soude, ou toute autre matière sèche approuvée, en quantité à la satisfaction de l'Administration ;
- (ii) il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, ainsi que dans tout local renfermant une partie de l'installation relative au combustible liquide, au moins deux extincteurs portatifs distributeurs de mousse ou d'un autre agent approuvé efficace pour éteindre un incendie de combustible liquide.
- (iii) des dispositifs approuvés doivent permettre de fournir et de distribuer promptement de la mousse sur le sol de la ou des chaufferies et de tout local renfermant des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La quantité de mousse que ces appareils peuvent fournir doit être suffisante pour couvrir, sur une épaisseur de 152mm. (6 pouces), la surface la plus étendue sur laquelle il est possible que se répande du combustible liquide au cas où une fuite viendrait à se produire. Au lieu de mousse, on peut faire usage de gaz inerte ou employer un système fixe d'extinction par projection en pluie d'eau sous forte pression. Au cas où la chambre des machines n'est pas complètement séparée de la chaufferie et où il peut se faire que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines, l'ensemble formé par la chaufferie et la chambre des machines est considéré comme formant un seul compartiment. Les appareils doivent pouvoir être commandés d'un point, ou de plusieurs points, facilement accessibles, et qui ne puissent se trouver rapidement isolés par un commencement d'incendie.
- (iv) Il doit y avoir un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minima de 136 litres (30 gallons) sur les navires n'ayant qu'une chaufferie; il doit y en avoir deux sur les navires ayant plus d'une chaufferie. Ces extincteurs seront munis de manches et de dévidoirs permettant d'atteindre toute région des chaufferies et des locaux des machines où se trouve une partie quelconque de l'installation relative au combustible liquide. L'emploi d'un extincteur à gaz carbonique de 45 kg. (100 livres) peut être admis comme équivalent à celui d'un extincteur à mousse de 136 litres (30 gallons).

(j) Sur tout navire à passagers mu par un moteur à combustion interne, en sus des dispositifs prévus aux paragraphes (g) et (h) ci-dessus, il doit être installé, dans chacun des compartiments des machines, au moins un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 45 litres (10 gallons). Il doit en outre être prévu, dans chacun de ces compartiments, un extincteur portatif d'un modèle approuvé par 1000 ou fraction de 1000 chevaux de puissance au frein des machines, sans que le nombre total par compartiment de ces extincteurs puisse être inférieur à deux ni qu'il puisse en être exigé plus de six par compartiment. L'emploi d'un extincteur à gaz carbonique de 16 kg. (35 livres) peut être admis comme équivalent à un extincteur à mousse de 45 litres (10 gallons).

(k) If in a passenger ship propelled by internal combustion machinery a donkey boiler is fitted, sub-paragraph (i) (i) shall be complied with. If the donkey boiler is situated in a machinery space, there shall be provided in that space, in place of the large extinguisher required by the preceding paragraph, an approved froth extinguisher of at least 30 gallons (or 136 litres) capacity fitted with suitable hose attachments or other approved means for distributing froth. A 100 lbs. (or 45 kilogrammes) carbon dioxide extinguisher may be accepted as an alternative to a 30 gallons (or 136 litres) froth extinguisher.

Pumps

(l) A passenger ship of 4,000 tons gross tonnage or over shall be provided with at least three fire pumps operated by steam or other motive power, and every passenger ship of under 4,000 tons gross tonnage, with at least two such fire pumps. Each fire pump shall be capable of delivering such quantity of water as the Administration may deem sufficient in at least two powerful jets simultaneously in any part of the ship.

(m) In a passenger ship of 300 feet (or 91·5 metres) in length or over, fitted with oil fired boilers or internal combustion machinery, the arrangements of sea connections, pumps and sources of power for operating them shall be such as to ensure that a fire in any one compartment will not put all the fire pumps out of action. In a ship less than 300 feet (or 91·5 metres) in length, if a fire in any one compartment could put all the pumps out of action, there shall be an alternative means of extinguishing the fire.

Water Service Pipes and Hydrants

(n) A passenger ship shall be provided with water service pipes and hydrants complying with the relevant requirements of Regulation 45.

Fire Hoses

(o) A passenger ship shall be provided with such number of fire hoses as the Administration may deem sufficient. There shall be at least one fire hose for each hydrant and these hoses shall be used only for the purpose of extinguishing fires or testing the fire-extinguishing apparatus at fire drills and surveys.

Smoke Helmets and Safety Lamps

(p) A passenger ship shall carry at least two outfits each consisting of a breathing apparatus or smoke helmet, a safety lamp and a fireman's axe. These outfits shall be kept in widely separated places ready for use. A portable electric drilling machine to provide emergency means of access to fires through decks, casings or bulkheads, shall be available.

Regulation 51

Requirements for Cargo Ships of 1,000 Tons Gross Tonnage or over

(a) (i) A cargo ship of 2,000 tons gross tonnage or over shall be provided with apparatus whereby fire smothering gas sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest hold in the ship which is capable of being sealed, can be promptly conveyed by a permanent piping system into any compartment in which cargo may be

(k) Si un navire à passagers, muni d'une chaudière auxiliaire, est mû par un moteur à combustion interne, il doit satisfaire aux prescriptions du paragraphe (i) (i). Si la chaudière auxiliaire est installée dans un compartiment des machines, on doit remplacer, dans ce local, l'extincteur à mousse de 45 litres prévu au précédent paragraphe par un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 136 litres (30 gallons), muni des flexibles convenables, ou par tout autre dispositif approuvé pour la distribution de la mousse. Un extincteur à gaz carbonique de 45 kilogrammes (100 livres) peut être admis comme équivalent à un extincteur à mousse de 136 litres (30 gallons).

Pompes

(l) Tout navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 4000 tonneaux doit être muni d'au moins trois pompes d'incendie mues par la vapeur ou par toute autre source d'énergie, et tout navire à passagers d'une jauge brute inférieure à 4000 tonneaux, d'au moins deux pompes à incendie de ce type.

Chacune de ces pompes doit être assez puissante pour débiter la quantité d'eau que l'Administration jugera utile par deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du navire.

(m) Sur les navires à passagers d'une longueur égale ou supérieure à 91,5 m. (300 pieds), munis de chaudières alimentées au combustible liquide ou de moteurs à combustion interne, les conduites d'eau, les pompes et les sources d'énergie qui les actionnent doivent être disposées de manière à éviter qu'un incendie dans l'un quelconque des compartiments puisse mettre toutes les pompes d'incendie hors de service.

Sur les navires d'une longueur inférieure à 91,5 m. (300 pieds), si un incendie dans un compartiment quelconque peut rendre les pompes inutilisables, il doit y avoir à bord un autre moyen d'éteindre l'incendie.

Tuyautage et bouches d'incendie

(n) Tout navire à passagers doit être pourvu de tuyautages et de bouches d'incendie répondant aux prescriptions de la Règle 45.

Manches d'incendie

(o) Tout navire à passagers doit être pourvu de manches d'incendie en nombre suffisant à la satisfaction de l'Administration. Il doit y avoir au moins une manche par bouche d'incendie, et ces manches d'incendie ne doivent être utilisées que pour l'extinction des incendies ou pour l'essai des systèmes d'extinction lors des exercices d'incendie et des visites des installations.

Casques respiratoires et fanaux de sûreté

(p) Tout navire à passagers doit avoir à bord deux équipements au moins, composés chacun d'un casque ou appareil respiratoire, d'un fanal de sûreté et d'une hache de pompier. Ces équipements doivent être déposés en deux endroits suffisamment éloignés l'un de l'autre et maintenus en état de service. Une perceuse électrique portative, permettant en cas d'urgence de frayer un accès au lieu de l'incendie à travers ponts, tambours ou cloisons, doit être constamment disponible.

Règle 51

Dispositions concernant les Navires de Charge de 1000 Tonneaux de Jauge brute et au-dessus

(a) (i) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 2,000 tonneaux doit être muni d'une installation d'extinction par gaz inerte, permettant d'envoyer, par un réseau de tuyautages fixes, dans tout compartiment susceptible d'être occupé par des marchandises, une quantité de gaz suffisante pour donner un volume de gaz libre au moins égal

carried. The Administration may allow the use of steam in lieu of smothering gas in steam ships and in motor ships if the arrangements comply with paragraph (d) of Regulation 47. In tankers, froth may be accepted as a suitable alternative to smothering gas or steam.

(ii) The Administration may exempt from this requirement cargo holds of any ship (other than the tanks of a tanker)—

- (a) if they are provided with steel hatch covers and effective means of closing all ventilators and other openings leading to the holds;
- (b) if the ship is constructed and intended solely for carrying such cargoes as ore or coal;
- (c) where it is shown to the satisfaction of the Administration that the ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply the requirement.

(b) A cargo ship of 1,000 tons gross tonnage or over shall comply with the following:—

- (i) (a) There shall be two power pumps each capable of providing a full supply of water to the fire hoses together with appliances whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any part of the ship; such appliances to include as many fire hoses, each complete with couplings and conductor, as the Administration may deem sufficient.
- (b) In such ships fitted with oil-fired boilers or internal combustion machinery, if a fire in any one compartment could put all the pumps out of action, there must be an alternative means of extinguishing the fire.
- (ii) There shall be portable fire extinguishers available for immediate use in the spaces used by crew and passengers, if any, and in any case a minimum of five such extinguishers.
- (iii) There shall be an outfit consisting of a breathing apparatus or smoke helmet, a safety lamp, a fireman's axe and, except in tankers, a portable electric drilling machine to provide emergency means of access to fires through decks, casings or bulkheads.

(c) A cargo ship of 1,000 tons gross tonnage or over with oil-fired boilers or internal combustion propelling machinery shall be provided in the machinery spaces with at least two fire hydrants, one port and one starboard, and for each hydrant a fire hose, complete with couplings and conductor together with a nozzle suitable for spraying water on oil.

(d) A cargo ship of 1,000 tons gross tonnage or over in which oil is used as fuel for the main or auxiliary boilers shall also comply in the boiler and machinery spaces with the following:—

- (i) In each firing space there shall be a receptacle containing sand, sawdust impregnated with soda, or other approved dry material in such quantity as may be required by the Administration.

à 30 pour cent du volume brut de la cale la plus vaste susceptible d'être hermétiquement fermée. L'Administration pourra autoriser l'emploi de vapeur au lieu de gaz inerte sur les navires à vapeur et sur les navires à moteur quand ils sont pourvus d'installations satisfaisant aux conditions requises par le paragraphe (d) de la Règle 47. Sur les bateaux-citernes, l'emploi de la mousse peut être autorisé comme un équivalent convenable du gaz inerte ou de la vapeur.

(ii) L'Administration peut dispenser de l'observation de ces prescriptions les cales à marchandises de tous les navires (autres que les citernes des pétroliers):

- (a) si les cales sont pourvues de panneaux d'écoutille en acier et de moyens efficaces de fermeture de tous les conduits d'air et autres ouvertures conduisant aux cales;
- (b) si le navire est construit pour être affecté uniquement aux transports de cargaisons telles que le minerai ou le charbon;
- (c) s'il est démontré à la satisfaction de l'Administration que le navire effectue des voyages de durée si courte qu'il serait déraisonnable d'exiger l'observation de ces prescriptions.

(b) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1,000 tonneaux doit être muni :

- (i) (a) de 2 pompes mues par une source d'énergie d'une puissance assurant le plein débit des manches d'incendie et d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du navire. Ces installations doivent comprendre autant de manches d'incendie, comportant chacune les raccords et flexibles nécessaires, que l'Administration intéressée le jugera utile;
- (b) Toutes les fois que, sur un tel navire où sont installées des chaudières à combustible liquide ou des moteurs à combustion interne, un incendie dans un compartiment quelconque peut rendre toutes les pompes inutilisables, il doit y avoir à bord un autre moyen d'éteindre l'incendie.
- (ii) D'extincteurs portatifs d'incendie prêts à un emploi immédiat dans tout local utilisé par l'équipage et les passagers, s'il y en a, sans que ce nombre puisse jamais être inférieur à cinq;
- (iii) D'un équipement composé d'un appareil ou casque respiratoire, d'un fanal de sûreté, d'une hache de pompier et, sauf sur les bateaux-citernes, d'une perceuse électrique portative permettant en cas d'urgence de frayer un accès au lieu de l'incendie à travers ponts, tambours ou cloisons.

(c) Sur tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1,000 tonneaux, équipé de chaudières à combustible liquide ou de moteurs à combustion interne, il doit être prévu dans les compartiments des machines, au moins deux bouches d'incendie, l'une à tribord, l'autre à bâbord, et, pour chaque bouche d'incendie, une manche munie des raccords et manchons nécessaires, ainsi qu'un ajutage d'un modèle convenable pour projeter de l'eau en pluie sur le combustible liquide.

(d) Sur tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1,000 tonneaux, sur lequel les chaudières principales ou auxiliaires sont alimentées avec un combustible liquide, les prescriptions suivantes doivent être en outre observées :

- (i) il doit y avoir dans chaque rue de chauffe un récipient contenant du sable, de la sciure de bois imprégnée de soude, ou toute autre matière sèche approuvée, en quantité à la satisfaction de l'Administration.

(ii) There shall be at least two approved portable extinguishers discharging froth or other approved medium suitable for quenching oil fires, in each firing space in each boiler room and each space in which a part of the oil fuel installation is situated. In addition, there shall be at least one extinguisher of the same description with a capacity of 2 gallons (or 9 litres) for each burner, provided that the total capacity of the additional extinguisher(s) need not exceed 10 gallons (or 45 litres) for any one boiler room.

(iii) There shall be approved appliances whereby froth can be rapidly discharged and distributed over the boiler room and any space in which oil fuel units or settling tanks are situated. The quantity of froth available for discharge shall be sufficient to cover to a depth of 6 inches the largest area over which oil fuel is liable to spread in the event of an accidental leakage. Alternatively, smothering gas or steam or a fixed high pressure water-spraying system may be employed. If the engine and boiler rooms are not entirely separate and fuel oil can drain from the boiler room into the engine room bilges, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment. Apparatus shall be controlled from an easily accessible position or positions, which will not be readily cut off by an outbreak of fire.

(e) The Administration shall give special consideration to the fire extinguishing arrangements to be provided in the engine and boiler spaces of cargo ships of 1,000 tons gross tonnage or over in which oil and coal are used as fuel simultaneously.

(f) A cargo ship of 1,000 tons gross tonnage or over propelled by internal combustion machinery, shall be provided in the machinery spaces with—

- (i) appliances in accordance with paragraph (c) of this Regulation;
- (ii) one approved froth extinguisher of at least 10 gallons (or 45 litres) capacity or a 35 lbs. (or 16 kilogrammes) carbon dioxide extinguisher;
- (iii) portable extinguishers in such number and so distributed as may be required by the Administration having regard to the size and lay-out of the engine room and to the horse-power of the engines, it being understood that the number of extinguishers may not be less than two and need not exceed six.

Where an oil-fired boiler is fitted, the requirements of paragraph (d) of this Regulation are applicable.

Regulation 52

Ready Availability of Appliances

Fire extinguishing appliances in new and existing passenger ships and cargo ships shall be kept in good order and available for immediate use at all times during the voyage.

(ii) Il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, ainsi que dans tout local renfermant une partie de l'installation relative au combustible liquide, au moins deux extincteurs portatifs d'un type approuvé, distributeurs de mousse ou d'un autre agent approuvé efficace pour éteindre un incendie de combustible liquide. Il doit y avoir, en outre, au moins un extincteur répondant aux mêmes conditions, la capacité correspondante devant être de 9 litres (2 gallons) par brûleur, sans qu'on puisse toutefois exiger pour la capacité totale du ou des extincteur(s) supplémentaire(s) plus de 45 litres (10 gallons) par chaufferie.

(iii) Des dispositifs approuvés doivent permettre de produire et distribuer promptement de la mousse sur le sol de la chaufferie et de tout local qui renferme des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La quantité de mousse que ces appareils peuvent fournir doit être suffisante pour couvrir sur une épaisseur de 152 mm. (6 pouces) la surface la plus étendue sur laquelle il est possible que se répande du combustible liquide au cas où une fuite viendrait à se produire. Au lieu de mousse, on peut faire usage de gaz inerte ou de vapeur, ou employer un système fixe d'extinction par projection en pluie d'eau sous forte pression. Au cas où la chambre des machines n'est pas complètement séparée de la chaufferie et où il peut se faire que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines, l'ensemble formé par la chaufferie et la chambre des machines est considéré comme formant un seul compartiment. Les appareils doivent pouvoir être commandés d'un point ou de plusieurs points facilement accessibles et qui ne puissent se trouver rapidement isolés par un commencement d'incendie.

(e) L'Administration devra étudier tout spécialement les dispositions d'extinction à installer dans les chaufferies et les locaux des machines des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1,000 tonneaux et pouvant utiliser simultanément du charbon et du combustible liquide.

(f) Sur tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1000 tonneaux et mu par un moteur à combustion interne, les compartiments des machines doivent contenir :

- (i) les dispositifs prévus au paragraphe (c) de la présente Règle ;
- (ii) un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 45 litres (10 gallons) ou un extincteur à gaz carbonique de 16 kg. (35 litres) ;
- (iii) des extincteurs portatifs dont le nombre et la répartition seront fixés par l'Administration, compte tenu de la dimension et de la disposition de la chambre des machines ainsi que de la puissance des machines, étant entendu que le nombre de ces extincteurs ne peut être inférieur à deux, ni qu'on puisse en exiger plus de six.

Les prescriptions du paragraphe (d) de la présente Règle doivent être appliquées quand le navire est muni d'une chaudière à combustible liquide.

Règle 52

Possibilité d'utilisation rapide des Installations

Les installations d'extinction d'incendie des navires à passagers et des navires de charge neufs ou existants, doivent être maintenues en bon état de fonctionnement et prêtes à être immédiatement utilisées à tout moment du voyage.

Regulation 53*Acceptance of Substitutes*

Where in this Part of this Chapter any special type of appliance, apparatus, extinguishing medium or arrangement is specified, any other type of appliance, &c., may be allowed, provided the Administration is satisfied that it is not less effective.

PART F.—MISCELLANEOUS

(Part F applies only to passenger ships)

Regulation 54*Means of Escape*

(a) In and from all passenger and crew spaces, stairways and ladderways shall be arranged so as to provide a ready means of escape to the lifeboat embarkation deck. In particular the following provisions shall be complied with:—

- (i) Below the bulkhead deck sufficient exit facilities shall be provided from each watertight compartment independent of watertight doors to provide adequate means of escape and shall be arranged so as to be readily accessible.
- (ii) Above the bulkhead deck there shall be at least two practicable means of escape from each space bounded by main fire-resisting bulkheads, at least one of which shall give access to a stairway forming a vertical escape.
- (iii) The width, number and arrangement of the stairways shall be to the satisfaction of the Administration.

(b) Practicable means of escape for the crew shall be provided from each engine room, shaft tunnel, stokehold compartment, and other working spaces, independent of watertight doors.

Regulation 55*Power for Going Astern*

A passenger ship shall have sufficient power for going astern to secure proper control of the ship in all normal circumstances.

Regulation 56*Steering Gear*

(a) A passenger ship shall be provided with main steering gear and auxiliary steering gear to the satisfaction of the Administration.

(b) The auxiliary apparatus shall be capable of being brought speedily into action in an emergency and shall be of adequate strength and of sufficient power to steer the ship at navigable speed. It shall be operated by power in any ship in which the Administration would require a rudder stock of over 9 inches (or 22·86 centimetres) diameter in way of the tiller.

(c) A duplicate main steering gear power unit and connections shall be acceptable as an auxiliary apparatus.

Règle 53*Equivalences*

Chaque fois qu'est prévu, dans le présent chapitre, un type déterminé d'appareil, d'agent extincteur ou d'installation, tout autre type d'appareil ou d'installation, etc., peut être autorisé pourvu que l'Administration estime qu'il n'est pas moins efficace.

PARTIE F.—DIVERS

La partie F n'est applicable qu'aux navires à passagers.

Règle 54*Echappées*

(a) Dans tous les locaux pour passagers et équipage, des escaliers et des échelles doivent être prévus de manière à constituer un moyen d'évacuation rapide depuis chacun des locaux jusqu'au pont des embarcations. En particulier, les dispositions suivantes doivent être observées :

- (i) Sous le pont de cloisonnement, chaque compartiment étanche doit être pourvu d'échappées suffisantes, aisément accessibles et offrant une retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.
- (ii) Au-dessus du pont de cloisonnement, chaque local limité par les cloisons principales d'incendie doit être pourvu d'au moins deux échappées, dont l'une au moins doit accéder à un escalier formant une échappée verticale.
- (iii) La largeur, le nombre et la disposition des escaliers doivent être à la satisfaction de l'Administration.

(b) Toute chambre des machines, tout tunnel d'arbre, toute chaufferie et tout autre local de service, doit être pourvu d'une échappée praticable offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.

Règle 55*Marche Arrière*

La puissance en marche arrière d'un navire à passagers doit être suffisante pour lui assurer des aptitudes de manœuvre convenables dans toutes les circonstances normales.

Règle 56*Appareil à gouverner*

(a) Tout navire à passagers doit être équipé d'un appareil à gouverner principal et d'un appareil à gouverner auxiliaire à la satisfaction de l'Administration.

(b) L'appareil auxiliaire doit pouvoir être mis rapidement en fonction en cas d'urgence; il doit être d'une construction assez solide et d'une puissance suffisante pour permettre de gouverner le navire à une vitesse de navigation acceptable; il doit être actionné par une source d'énergie sur tout navire pour lequel l'Administration exige une mèche de gouvernail dont le diamètre, à la hauteur de la barre, est supérieur à 228 mm. (9 pouces).

(c) Un ensemble moteur et des liaisons identiques à ceux de l'appareil à gouverner principal, seront considérés comme constituant un appareil à gouverner auxiliaire, dans le sens de la présente Règle.

CHAPTER III.—LIFE SAVING APPLIANCES, &c.**Regulation 1***Application*

(a) This Chapter, except where it is otherwise expressly provided, applies as follows to new ships engaged on international voyages:—

Part A.—Passenger ships and cargo ships.

Part B.—Passenger ships.

Part C.—Cargo ships.

(b) In the case of existing ships engaged on international voyages and which do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration with a view to securing, so far as this is practicable and reasonable, compliance with the general principles set out in Regulation 4 not later than the 1st January, 1951, and substantial compliance with the other requirements of this Chapter.

PART A.—GENERAL

(Part A applies to both passenger ships and cargo ships)

Regulation 2*Definitions*

For the purposes of this Chapter the expression “short international voyage” means an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety, and which does not exceed 600 miles in length between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination.

Regulation 3*Exemptions*

(a) Each Administration, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of the full requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, may to that extent exempt from the requirements of this Chapter individual ships or classes of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not go more than 20 miles from the nearest land.

(b) In the case of passenger ships engaged on international voyages which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade, the Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements on the following conditions:—

- (i) That the fullest provision which the circumstances of the trade will permit shall be made in the matter of lifeboats and other life-saving appliances and fire protection.

CHAPITRE III.—ENGINS DE SAUVETAGE, ETC.

Règle 1

Application

(a) Le présent chapitre, sauf dans les cas où il en est autrement disposé, s'applique comme suit aux navires neufs faisant des voyages internationaux :

Partie A.—Navires à passagers et navires de charge.

Partie B.—Navires à passagers.

Partie C.—Navires de charge.

(b) Dans le cas de navires existants effectuant des voyages internationaux et ne satisfaisant pas déjà aux prescriptions du présent Chapitre relatives aux navires neufs, les mesures à prendre pour chaque navire doivent être déterminées par l'Administration de manière à obtenir autant que cela sera pratiquement possible et raisonnable, l'application au plus tard pour le 1^{er} janvier 1951 des principes généraux posés dans la Règle 4, et l'application dans une large mesure des autres prescriptions du présent Chapitre.

PARTIE A.—DISPOSITIONS COMMUNES

(La Partie A s'applique à la fois aux navires à passagers et aux navires de charge)

Règle 2

Définitions

Dans ce Chapitre—

l'expression "voyage international court" désigne un voyage international au cours duquel le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité, et au cours duquel la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles.

Règle 3

Exemptions

(a) Chaque Administration, si elle juge que la nature abritée et les conditions du voyage sont telles qu'elles rendraient l'application de la totalité des prescriptions du présent Chapitre ni raisonnable, ni nécessaire, peut, dans la mesure correspondante, dispenser de ces prescriptions des navires déterminés ou des catégories de navires appartenant à ce pays et qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

(b) Pour les navires à passagers effectuant des voyages internationaux, et qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme, par exemple, le transport de pèlerins, une Administration peut, si elle juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent Chapitre, dispenser ceux de ces navires qui appartiennent à ce pays des prescriptions en question, sous les conditions suivantes :—

(i) On doit appliquer, dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives aux embarcations de sauvetage et aux autres engins de sauvetage ainsi qu'à la protection contre l'incendie.

- (ii) That all such boats and apparatus shall be readily available within the meaning of Regulation 4.
- (iii) That a lifejacket shall be provided for every person on board.
- (iv) That steps shall be taken to formulate general rules which shall be applicable to the particular circumstances of these trades. Such rules shall be formulated in concert with such other Contracting Governments, if any, as may be directly interested in the carriage of such passengers in such trades.

Notwithstanding any provisions of the present Convention the Simla Rules, 1931, shall continue in force as between the Parties to those Rules until the rules formulated under sub-paragraph (c) (iv) of this Regulation come into force.

Regulation 4

Ready Availability of Lifeboats and Buoyant Apparatus

(a) The general principles governing the provision of lifeboats and buoyant apparatus in a ship to which this Chapter applies are that they shall be readily available in case of emergency.

(b) To be readily available, the lifeboats and buoyant apparatus must comply with the following conditions:—

- (i) They must be capable of being put into the water safely and rapidly even under unfavourable conditions of list and trim.
- (ii) It must be possible to effect embarkation into the lifeboats rapidly and in good order.
- (iii) The arrangement of each lifeboat and article of buoyant apparatus must be such that it will not interfere with the operation of other boats and buoyant apparatus.

(c) All life-saving appliances shall be kept in working order and available for immediate use before the ship leaves port and at all times during the voyage.

Regulation 5

Construction of Lifeboats

(a) All lifeboats must be properly constructed and shall be of such form and proportions that they shall have ample stability in a seaway, and sufficient freeboard when loaded with their full complement of persons and equipment.

(b) All lifeboats must be open boats with rigid sides having internal buoyancy only. They shall be not less than 24 feet (or 7·3 metres) in length, except where owing to the size of the ship, or for other reasons, the Administration considers the carriage of such lifeboats unreasonable or impracticable. In no ship shall the lifeboats be less than 16 feet (or 4·9 metres) in length.

(c) No lifeboat may be approved the weight of which when fully laden with persons and equipment exceeds 20 tons (or 20,300 kilogrammes).

(d) All lifeboats certified to carry more than 60 persons shall be either motor lifeboats of Class A or Class B, complying with the requirements of

- (ii) Toutes ces embarcations et tous ces engins de sauvetage doivent être rapidement disponibles dans le sens de la Règle 4.
- (iii) Il doit y avoir une brassière de sauvetage pour chaque personne présente à bord.
- (iv) Des dispositions doivent être prises pour formuler des prescriptions générales qui doivent s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions doivent être formulées d'accord avec ceux des autres Gouvernements contractants, s'il y en a, qui peuvent être directement intéressés au transport de ces passagers dans ces trafics.

Nonobstant toute disposition de la présente Convention, les Règles de Simla de 1931 demeureront valables entre les Gouvernements qui y ont adhéré, jusqu'au moment où les Règles mentionnées dans l'alinéa (c) (iv) de la présente Règle entreront en vigueur.

Règle 4

Conditions à remplir pour que les Embarcations de Sauvetage et les Engins flottants soient promptement disponibles

(a) Les principes généraux qui règlent l'armement en embarcations de sauvetage et en engins flottants d'un navire régi par le présent chapitre sont qu'ils doivent être promptement disponibles en cas d'urgence.

(b) Pour être promptement disponibles, les embarcations de sauvetage et engins flottants doivent remplir les conditions suivantes:—

- (i) On doit pouvoir les mettre à l'eau sûrement et rapidement, même dans des conditions défavorables de bande et d'assiette.
- (ii) Il doit être possible d'embarquer dans les embarcations de sauvetage rapidement et en bon ordre.
- (iii) L'installation de chaque embarcation de sauvetage et de chaque engin flottant doit être telle qu'elle ne gêne pas la manœuvre des autres embarcations ou engins flottants.

(c) Tous les engins de sauvetage doivent être maintenus en bon état de service et prêts à être immédiatement utilisés avant que le navire ne quitte le port et à tout moment pendant le voyage.

Règle 5

Construction des Embarcations de Sauvetage

(a) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être bien construites et avoir des formes et des proportions qui leur assurent une large stabilité à la mer et un franc-bord suffisant lorsqu'elles sont en charge avec toutes les personnes qu'elles doivent recevoir et tout leur armement.

(b) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être des embarcations ouvertes à bordé rigide avec des flotteurs intérieurs seulement. Elles ne doivent pas avoir une longueur inférieure à 7 m. 32 (ou 24 pieds), sauf lorsqu'en raison des dimensions du navire, ou pour d'autres raisons, l'Administration considère l'emploi de telles embarcations de sauvetage comme déraisonnable ou impraticable. Sur aucun navire les embarcations de sauvetage ne doivent être d'une longueur inférieure à 4 m. 88 (ou 16 pieds).

(c) Une embarcation de sauvetage ne peut être admise si son poids en pleine charge avec les personnes qu'elle peut recevoir et son armement dépasse 20·300 kilogrammes (ou 20 tonnes anglaises).

(d) Toute embarcation de sauvetage autorisée à transporter plus de 60 personnes doit être, soit une embarcation de sauvetage à moteur de la Classe A ou de la Classe B, répondant aux prescriptions de la Règle 9, soit

Regulation 9 or be lifeboats fitted with other approved means of mechanical propulsion complying with the requirements of Regulation 10.

(e) All lifeboats must be of sufficient strength to enable them to be safely lowered into the water when loaded with their full complement of persons and equipment.

(f) All lifeboats must have a mean sheer at least equal to 4 per cent. of their length.

(g) In lifeboats certified to carry 100 or more persons the volume of the buoyancy shall be increased to the satisfaction of the Administration.

(h) The buoyancy of a wooden lifeboat shall be provided by watertight air-cases, the total volume of which shall be at least equal to one-tenth of the cubic capacity of the boat.

(i) The buoyancy of a metal lifeboat shall not be less than that required above for a wooden lifeboat of the same cubic capacity, the volume of watertight air-cases being increased accordingly.

(j) All thwarts and side-seats shall be fitted as low in the lifeboat as practicable, and bottom boards shall be fitted so that the thwarts shall not be more than 2 feet 9 inches (or 84 centimetres) above them.

Regulation 6

Cubic Capacity of Lifeboats

(a) The cubic capacity of a lifeboat shall be determined by Stirling's (Simpson's) Rule or by any other method giving the same degree of accuracy. The capacity of a square-sterned lifeboat shall be calculated as if the lifeboat had a pointed stern.

(b) For example, the capacity in cubic feet (or cubic metres) of a lifeboat, calculated by the aid of Stirling's Rule, may be considered as given by the following formula :—

$$\text{Capacity} = \frac{L}{12} (4A + 2B + 4C)$$

L being the length of the lifeboat in feet (or metres) from the inside of the planking or plating at the stem to the corresponding point at the stern post; in the case of a lifeboat with a square stern, the length is measured to the inside of the transom.

A, B, C denote respectively the areas of the cross-sections at the quarter-length forward, amidships, and the quarter-length aft, which correspond to the three points obtained by dividing L into four equal parts (the areas corresponding to the two ends of the lifeboat are considered negligible).

The areas A, B, C shall be deemed to be given in square feet (or cross square metres) by the successive application of the following formula to each of the three cross-sections—

$$\text{Area} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h being the depth measured in feet (or in metres) inside the planking or plating from the keel to the level of the gunwale, or, in certain cases, to a lower level as determined hereafter.

a, b, c, d, e denote the horizontal breadths of the lifeboat measured in feet (or in metres) at the upper and lower points of the depth and at the three points obtained by dividing h into four equal parts (a and e being the breadths at the extreme point, and c at the middle point of h).

une embarcation munie d'autres moyens approuvés de propulsion mécanique et répondant aux prescriptions de la Règle 10.

(e) Toute embarcation de sauvetage doit présenter une solidité suffisante pour pouvoir sans danger être mise à l'eau avec son plein chargement en personnes et en armement.

(f) Toute embarcation de sauvetage doit avoir une tonture moyenne au moins égale à 4 pour cent de sa longueur.

(g) Dans une embarcation de sauvetage autorisée à porter 100 personnes ou plus, le volume des flotteurs doit être augmenté à la satisfaction de l'Administration.

(h) La flottabilité d'une embarcation de sauvetage en bois doit être assurée par des caissons à air étanches à l'eau, dont le volume total doit être au moins égal à un dixième de la capacité cubique de l'embarcation.

(i) La flottabilité d'une embarcation de sauvetage métallique ne doit pas être inférieure à celle qui est exigée ci-dessus pour l'embarcation en bois de même capacité cubique ; le volume des caissons à air étanches doit être augmenté en conséquence.

(j) Les bancs de nage et les bancs de côté doivent être installés aussi bas que possible dans l'embarcation et les planches de fond doivent être installées de telle façon que les bancs de nage ne soient pas à plus de 84 cm. (ou 2 pieds, 9 pouces) au-dessus d'elles.

Règle 6

Capacité cubique des Embarcations de Sauvetage

(a) La capacité cubique d'une embarcation de sauvetage doit être déterminée par la Règle de Simpson (Stirling) ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre. La capacité d'une embarcation à arrière carré doit être calculée comme si l'embarcation était à arrière pointu.

(b) A titre d'indication, la capacité, en mètres cubes (ou pieds cubes) d'une embarcation de sauvetage, calculée à l'aide de la Règle de Simpson, peut être considérée comme donnée par la formule:—

$$\text{Capacité} = \frac{L}{12} (4A + 2B + 4C)$$

L désignant la longueur de l'embarcation mesurée en mètres (ou pieds) à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, de l'étrave à l'étambot ; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, la longueur doit être mesurée jusqu'à la face intérieure du tableau.

A, B, C désignent respectivement les aires des sections transversales au quart avant, milieu et au quart arrière, qui correspondent aux trois points obtenus en divisant L en 4 parties égales. (Les aires correspondant aux deux extrémités de l'embarcation sont considérées comme négligeables.)

Les aires A, B, C doivent être considérées comme données en mètres carrés (ou en pieds carrés) par l'application successive, à chacune des trois sections transversales, de la formule suivante:—

$$\text{Aire} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h désigne le creux mesuré en mètres (ou en pieds), à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord, ou, le cas échéant, jusqu'à un niveau inférieur déterminé comme il est dit ci-après.

a, b, c, d, e désignent les largeurs horizontales de l'embarcation mesurées en mètres (ou pieds) aux deux points extrêmes du creux ainsi qu'aux trois points obtenus en divisant h en quatre parties égales (a et e correspondant aux deux points extrêmes et c au milieu de h).

(c) If the sheer of the gunwale, measured at the two points situated at a quarter of the length of the lifeboat from the ends, exceeds 1 per cent. of the length of the lifeboat, the depth employed in calculating the area of the cross-sections A or C shall be deemed to be the depth amidships plus 1 per cent. of the length of the lifeboat.

(d) If the depth of the lifeboat amidships exceeds 45 per cent. of the breadth, the depth employed in calculating the area of the amidship cross-section B shall be deemed to be equal to 45 per cent. of the breadth, and the depth employed in calculating the areas of the quarter-length sections A and C is obtained by increasing this last figure by an amount equal to 1 per cent. of the length of the lifeboat, provided that in no case shall the depths employed in the calculation exceed the actual depths at these points.

(e) If the depth of the lifeboat is greater than 4 feet (or 122 centimetres) the number of persons given by the application of this rule shall be reduced in proportion to the ratio of 4 feet (or 122 centimetres) to the actual depth, until the lifeboat has been satisfactorily tested afloat with that number of persons on board, all wearing life-jackets.

(f) Each Administration shall impose, by suitable formulæ, a limit for the number of persons allowed in lifeboats with very fine ends and in lifeboats very full in form.

(g) Each Administration may assign to a lifeboat, capacity equal to the product of the length, the breadth and the depth multiplied by 0.6 if it is evident that this formula does not give a greater capacity than that obtained by the above method. The dimensions shall then be measured in the following manner:—

Length.—From the intersection of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post or, in the case of a square-sterned boat, to the after side of the transom.

Breadth.—From the outside of the planking at the point where the breadth of the boat is greatest.

Depth.—Amidships inside the planking from the keel to the level of the gunwale, but the depth used in calculating the cubic capacity may not in any case exceed 45 per cent. of the breadth.

In all cases the shipowner has the right to require that the cubic capacity of the lifeboat shall be determined by exact measurement.

(h) The cubic capacity of a motor boat is obtained from the gross capacity by deducting a volume equal to that occupied by the motor and its accessories, and, when carried, the radiotelegraph installation and the searchlight with their accessories.

Regulation 7

Carrying Capacity of Lifeboats

(a) The number of persons which a lifeboat can accommodate is equal to the greatest whole number obtained by dividing the capacity in cubic feet by 10 (or in cubic metres by 0.283).

(b) This number shall be reduced when it is greater than the number of persons for which there is proper seating accommodation; the latter number shall be determined in such a way that the persons when seated do not interfere in any way with the use of the oars.

(c) In the test for determining the number of persons which a lifeboat can accommodate each person shall be assumed to be an adult person wearing a lifejacket.

(c) Si la tonture du plat-bord, mesurée en deux points situés au quart de la longueur à partir des extrémités, dépasse un centième de la longueur de l'embarcation, le creux à employer pour le calcul de la surface de la section transversale A ou C doit être pris égal au creux au milieu, augmenté du centième de la longueur de l'embarcation.

(d) Si le creux de l'embarcation de sauvetage au milieu dépasse les 45 centièmes de la largeur, le creux à employer pour le calcul de la surface de la section transversale milieu B doit être pris égal aux 45 centièmes de la largeur et les creux à employer pour le calcul des surfaces des sections transversales A et C situées aux quarts avant et arrière s'en déduisent en augmentant le creux employé pour le calcul de la section B d'un centième de la longueur de l'embarcation, sans pouvoir dépasser toutefois les creux réels en ces points.

(e) Si le creux de l'embarcation de sauvetage est supérieur à 122 centimètres (4 pieds) le nombre de personnes que l'application des règles conduit à admettre doit être réduit dans la proportion de cette limite au creux réel, jusqu'à ce qu'une expérience à flot avec à bord ledit nombre de personnes, toutes munies de leurs brassières de sauvetage, ait permis d'arrêter définitivement ce nombre.

(f) Chaque Administration doit fixer par des formules convenables une limitation du nombre des personnes dans les embarcations de sauvetage à extrémités très fines et dans celles qui présentent des formes très pleines.

(g) Chaque Administration peut attribuer à une embarcation de sauvetage une capacité égale au produit par 0.6 des trois dimensions, s'il est reconnu que ce mode de calcul ne donne pas un résultat approché par excès; les dimensions s'entendent alors mesurées dans les conditions suivantes :

Longueur : hors bordé, entre intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot ; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, jusqu'à la face extérieure du tableau;

Largeur : hors bordé, au fort de la section milieu;

Creux : au milieu, à l'intérieur du bordé, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord. Mais le creux à faire intervenir dans le calcul de la capacité cubique ne peut, en aucun cas, dépasser les 45 centièmes de la largeur.

Dans tous les cas, l'armateur est en droit d'exiger que le cubage de l'embarcation soit effectué exactement.

(h) La capacité cubique d'une embarcation de sauvetage à moteur se déduit de la capacité brute en retranchant de celle-ci un volume égal à celui qui est occupé par le moteur et ses accessoires, et, le cas échéant, par l'installation radiotélégraphique et le projecteur avec leurs accessoires.

Règle 7

Capacité de Transport des Embarcations de Sauvetage

(a) Le nombre de personnes qu'une embarcation de sauvetage est appelée à recevoir est égal au plus grand nombre entier obtenu en divisant sa capacité en mètres cubes par 0.283, ou sa capacité en pieds cubes par 10.

(b) Ce nombre doit être réduit quand il est plus grand que le nombre de personnes pour lesquelles des places assises ont été prévues. Ce dernier nombre doit être déterminé de telle façon que les personnes, une fois assises, ne gênent en aucune façon l'usage des avirons.

(c) Dans l'essai pour la détermination du nombre de personnes qu'une embarcation est apte à recevoir, il doit être supposé que chacune des personnes est une personne adulte, portant une brassière de sauvetage.

Regulation 8

Proportion of Motor Lifeboats and Other Mechanically Propelled Lifeboats to be Carried

(a) Where the number of lifeboats required to be carried in a ship is 20 or more, two shall be motor lifeboats of Class A complying with the requirements of Regulation 9.

(b) Where the number of lifeboats to be carried in a ship is more than 13 but less than 20, one shall be a motor lifeboat of Class A and a second shall be a motor lifeboat of Class A or Class B complying with the requirements of Regulation 9 or an approved mechanically propelled lifeboat complying with the requirements of Regulation 10.

(c) All passenger ships not provided under the foregoing provisions with a motor lifeboat shall carry a motor lifeboat of either Class A or Class B, complying with the requirements of Regulation 9 or an approved mechanically propelled lifeboat complying with the requirements of Regulation 10.

(d) All cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards shall carry a motor lifeboat of Class A or Class B complying with the requirements of Regulation 9 or a mechanically propelled lifeboat complying with the requirements of Regulation 10.

Regulation 9

Specification of Motor Lifeboat

(a) Class A

A motor lifeboat of Class A shall comply with the following conditions:—

- (i) It shall be fitted with an approved type of compression ignition engine and be provided with fuel sufficient for 24 hours continuous operation, and kept so as to be at all times ready for use.
- (ii) The engine and its accessories shall be suitably enclosed to ensure operation under adverse weather conditions, and provision shall be made for going astern.
- (iii) The speed ahead shall be at least six knots in smooth water when loaded with its full complement of persons and equipment.

(b) Class B

A motor lifeboat of Class B shall comply with the following conditions:—

- (i) It shall be adequately provided with fuel, and kept so as to be at all times ready for use.
- (ii) The engine and its accessories shall be suitably enclosed to ensure operation under adverse weather conditions, and provision shall be made for going astern.
- (iii) The speed ahead shall be at least four knots in smooth water when loaded with its full complement of persons and equipment.

Règle 8*Nombre réglementaire des Embarcations de Sauvetage à moteur ou à propulsion mécanique*

(a) Quand le nombre des embarcations de sauvetage qu'il est prescrit d'avoir à bord d'un navire à passagers est 20 ou plus, deux d'entre elles doivent être des embarcations à moteur de la classe A, satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9.

(b) Quand le nombre d'embarcations de sauvetage qu'il est prescrit d'avoir à bord d'un navire à passagers est supérieur à 13, mais inférieur à 20, une des embarcations de sauvetage doit être une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A et une seconde doit être une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A ou de la classe B, satisfaisant dans les deux cas aux prescriptions de la Règle 9, ou une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé satisfaisant aux prescriptions de la Règle 10.

(c) Tous les navires à passagers qui ne sont pas équipés d'embarcations de sauvetage à moteur, conformément aux prescriptions ci-dessus, doivent être équipés d'une embarcation de sauvetage de la Classe A ou B, satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9, ou d'une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé satisfaisant aux prescriptions de la Règle 10.

(d) Tous les navires de charge de 1600 tonneaux de jauge brute et au-dessus doivent avoir à bord, soit une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A ou B, satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9, soit une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique satisfaisant aux prescriptions de la Règle 10.

Règle 9*Spécification des Embarcations de Sauvetage à moteur***(a) Classe A**

Une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A doit remplir les conditions suivantes:—

- (i) Elle doit être équipée avec un type approuvé de moteur à combustion interne; elle doit porter un approvisionnement de combustible suffisant pour 24 heures de marche continue et être maintenue constamment en état de marche.
- (ii) Le moteur et ses accessoires doivent être convenablement enfermés, pour en assurer le fonctionnement dans des conditions de temps défavorables; des dispositions doivent être prises pour assurer la marche arrière.
- (iii) La vitesse en marche avant doit être d'au moins 6 nœuds, en eau calme, avec son chargement complet en personnes, en combustible et en armement.

(b) Classe B

Une embarcation de sauvetage à moteur de la classe B, doit remplir les conditions suivantes:—

- (i) Elle doit porter un approvisionnement convenable de combustible et être maintenue constamment en état de marche.
- (ii) Le moteur et ses accessoires doivent être convenablement enfermés afin d'en assurer le fonctionnement dans des conditions de temps défavorables, et des dispositions doivent être prises pour assurer la marche arrière.
- (iii) La vitesse en marche avant doit être d'au moins 4 nœuds en eau calme avec un chargement complet de personnes, de combustible et de son armement.

(c) The volume of the internal buoyancy appliances of a motor lifeboat shall be at least equal to that of the buoyancy appliances which would be required under these Regulations if the boat were not a motor lifeboat, and shall be increased above that volume, if, and to the extent that such increase is necessary to compensate for the difference between—

- (i) the weight of the engine and its accessories, and, if fitted, the searchlight and the radiotelegraph installation and their accessories, and
- (ii) the weight of the additional persons which the lifeboat could accommodate if the motor and its accessories, and, if fitted, the searchlight and the radiotelegraph installation and their accessories, were removed.

(d) Where a Class A motor lifeboat is carried voluntarily in place of a Class B motor lifeboat, or other type of approved mechanically propelled lifeboat, in excess of the numbers required, the requirements of paragraph (b) (i) of this Regulation in regard to fuel shall apply.

Regulation 10

Specification of a Mechanically Propelled Lifeboat other than a Motor Lifeboat

A mechanically propelled lifeboat, other than a motor lifeboat, shall comply with the following conditions:—

(a) The propelling gear shall be of an approved type and shall have sufficient power to enable the lifeboat to be readily cleared from the ship's side when launched and to be able to hold course under adverse weather conditions. If the gear is manually operated it shall be capable of being worked by persons untrained in its use and shall be capable of being operated when the lifeboat is flooded.

(b) Provision shall be made for going astern.

(c) The volume of the internal buoyancy of a mechanically propelled lifeboat, other than a motor lifeboat, shall be increased to compensate for the weight of the propelling gear.

Regulation 11

Equipment of Lifeboats

(a) The normal equipment of every lifeboat shall consist of :—

- (i) a single banked complement of oars, two spare oars, and a steering oar; one set and a half of thole pins or crutches, attached to the lifeboat by lanyard or chain; a boat hook;
- (ii) two plugs for each plug hole (plugs are not required when proper automatic valves are fitted) attached to the lifeboat by lanyards or chains; a baler, and two buckets of approved material;
- (iii) a rudder attached to the lifeboat and a tiller;
- (iv) two hatchets, one at each end of the lifeboat;
- (v) a lamp, with oil sufficient for 12 hours; two boxes of suitable matches in a water-tight container;

(c) Le volume des flotteurs intérieurs d'une embarcation de sauvetage à moteur doit être au moins égal à celui des flotteurs qui seraient prescrits d'après les présentes règles si l'embarcation n'était pas une embarcation de sauvetage à moteur, et il doit être augmenté s'il y a lieu et dans la mesure nécessaire pour compenser la différence entre :

- (i) le poids du moteur, de ses accessoires, et, le cas échéant, du projecteur, de l'installation radiotélégraphique et de leurs accessoires; et
- (ii) le poids de personnes supplémentaires que l'embarcation de sauvetage pourrait recevoir, si le moteur, ses accessoires, et, le cas échéant, le projecteur, l'installation radiotélégraphique et leurs accessoires étaient enlevés.

(d) Lorsqu'une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A est mise à bord, volontairement, au lieu d'une embarcation de sauvetage à moteur de la classe B ou d'un autre type d'embarcation de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé, en plus du nombre requis, les stipulations du paragraphe (b) (i) de la présente Règle doivent être appliquées en ce qui concerne le combustible.

Règle 10

Spécification des Embarcations de sauvetage à propulsion mécanique autres que les Embarcations de Sauvetage à moteur

Une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique qui n'est pas à moteur, doit satisfaire aux conditions suivantes :

(a) Le dispositif de propulsion doit être d'un type approuvé et doit avoir une puissance suffisante pour permettre à l'embarcation de sauvetage de s'éloigner promptement du navire lors de la mise à l'eau, ainsi que de maintenir la direction de la marche dans des conditions de temps défavorables. Si le dispositif de propulsion a une commande à main, il doit être tel qu'il puisse être manœuvrable par des personnes inexpérimentées, et il doit également pouvoir être manœuvré quand l'embarcation de sauvetage est pleine d'eau.

(b) Des dispositions seront prises pour la marche arrière.

(c) Le volume des flotteurs intérieurs d'une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique, autre qu'une embarcation de sauvetage à moteur, doit être augmenté pour compenser le poids du dispositif de propulsion.

Règle 11

Armement des Embarcations de Sauvetage

(a) L'armement normal de chaque embarcation de sauvetage sera le suivant :—

- (i) Un nombre suffisant d'avirons pour la nage en pointe, plus deux avirons de rechange, et un aviron de queue; un jeu et demi de dames de nage ou de tolets, attachés à l'embarcation par une aiguillette ou chaîne; une gaffe;
- (ii) Deux tampons pour chaque nable (il n'est pas exigé de tampons pour les nables munis de soupapes automatiques convenables), attachés à l'embarcation par des aiguillettes ou chaînes; une écope et deux seaux faits d'une matière approuvée;
- (iii) Un gouvernail attaché à l'embarcation par une aiguillette, et une barre franche;
- (iv) Deux hachettes, une à chaque bout de l'embarcation;
- (v) Un fanal avec de l'huile pour 12 heures d'éclairage, deux boîtes d'allumettes appropriées dans un récipient étanche à l'eau;

- (vi) a mast or masts, with galvanised wire stays together with sails (coloured orange);
- (vii) an efficient compass in binnacle, to be luminised or fitted with suitable means of illumination;
- (viii) a life-line becketed round the outside of the lifeboat;
- (ix) a sea-anchor of approved size;
- (x) two painters of sufficient length. One shall be secured to the forward end of the lifeboat with strop and toggle so that it can be released, and the other shall be firmly secured to the stem of the lifeboat and be ready for use;
- (xi) a vessel containing one gallon (or four and half litres) of vegetable, fish or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor;
- (xii) an air-tight receptacle containing two pounds (or one kilogramme) of provisions for each person;
- (xiii) one pound (or half a kilogramme) of condensed milk or its equivalent for each person;
- (xiv) water-tight receptacles containing three quarts (or three litres) of fresh water for each person; a dipper with lanyard;
- (xv) two parachute signals of approved type capable of giving a bright red light at a high altitude; six hand flares of an approved type giving a bright red light;
- (xvi) two buoyant smoke signals of an approved type (for day-time use) capable of giving off a volume of orange-coloured smoke;
- (xvii) approved means to enable persons to cling to the boat should it be upturned, in the form of bilge keels or keel rails, together with grab lines secured from gunwale to gunwale under the keel, or other approved arrangements;
- (xviii) an approved first aid outfit in a watertight case,
- (xix) an electric torch suitable for morse-signalling together with two spare batteries and two spare bulbs;
- (xx) a daylight-signalling mirror of an approved type;
- (xxi) a jack-knife fitted with a tin opener to be kept attached to the boat with a lanyard;
- (xxii) two light buoyant heaving lines;
- (xxiii) a manual pump of an approved type; and
- (xxiv) a suitable locker for stowage of small items of equipment.

(b) In the case of ships engaged on voyages of such duration that in the opinion of the Administration concerned the items specified in subparagraphs (vi), (xii), (xiii), (xx) and (xxi) of paragraph (a) of this Regulation are unnecessary, the Administration may allow them to be dispensed with.

(c) Notwithstanding the provisions of paragraph (a) of this Regulation, motor lifeboats or other approved mechanically propelled lifeboats need not carry a mast or sails or more than half the complement of oars, but they shall carry two boat hooks.

(d) All lifeboats certified to carry more than 60 persons shall be fitted with suitable means to enable persons in the water to climb into the lifeboat.

- (vi) Un mât, ou des mâts, avec des étais en fil d'acier galvanisé et des voiles de couleur orange;
- (vii) Un compas efficace enfermé dans un habitacle qui sera lumineux ou muni de moyens convenables d'éclairage;
- (viii) Une filière en guirlande extérieure à l'embarcation;
- (ix) Une ancre flottante de dimension approuvée;
- (x) Deux bosses de longueur suffisante: une d'elles sera tenue à l'extrême avant au moyen d'une estrope et d'un cabillot de manière à ce qu'elle puisse être larguée, et l'autre sera frappée solidement à l'étrave et prête à servir;
- (xi) Un récipient contenant quatre litres et demi (ou un gallon anglais) d'huile végétale, de poisson, ou animale; le récipient doit être disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante;
- (xii) Un récipient étanche à l'air contenant des vivres à raison de deux livres anglaises (906 grs.) de vivres par personne;
- (xiii) Une livre anglaise (453 grammes) de lait condensé par personne, ou son équivalent;
- (xiv) Un réceptacle étanche à l'eau contenant trois quarts anglais (équivalent à trois litres) d'eau douce par personne; un gobelet fixé par une aiguillette;
- (xv) Deux signaux parachutes d'un type approuvé, capables de produire une lumière rouge brillante à une haute altitude; six feux à main d'un type approuvé donnant une lumière rouge brillante;
- (xvi) Deux signaux fumigènes flottants d'un type approuvé (pour emploi durant le jour) capables de produire une quantité de fumée de couleur orange;
- (xvii) Des dispositifs d'un type approuvé, permettant aux personnes de s'accrocher à l'embarcation si elle se retourne, sous la forme de quilles de roulis, de tringles, de quilles, ainsi que des filières de plat-bord à plat-bord en passant sous la quille de l'embarcation, ou tout autre dispositif approuvé;
- (xviii) Un coffre étanche de médicaments de première urgence, d'un type approuvé;
- (xix) Une lampe électrique capable d'être utilisée pour des signaux morses; deux batteries de réserve, deux ampoules de réserve;
- (xx) Un miroir de signalisation d'un type approuvé pour être utilisé durant le jour;
- (xxi) Un couteau de poche avec un ouvre-boîte attaché à l'embarcation par une aiguillette;
- (xxii) Deux halins légers flottants;
- (xxiii) Une pompe à main d'un type approuvé;
- (xxiv) Un coffre convenable pour recevoir le petit-matériel d'armement.

(b) Dans le cas de navires effectuant des voyages d'une durée telle que dans l'opinion de l'Administration intéressée, les articles spécifiés dans les alinéas (vi), (xii), (xiii), (xx), (xxi) du paragraphe (a) de la présente Règle sont considérés comme superflus, l'Administration peut en permettre la dispense.

(c) Malgré les dispositions du paragraphe (a) de la présente Règle, les embarcations de sauvetage à moteur ou toutes autres embarcations de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé ne sont pas tenues de porter au mât ou des voiles, ou plus de la moitié de l'armement en avirons, mais elles doivent porter deux gaffes.

(d) Toutes les embarcations de sauvetage admises à transporter plus de 60 personnes doivent être munies de dispositifs convenables pour permettre à une personne se trouvant dans l'eau de se hisser dans l'embarcation de sauvetage.

Regulation 12*Security of Lifeboat Equipment*

All items of lifeboat equipment not kept in the lockers, with the exception of the boat hook which shall be kept free for fending off purposes, shall be suitably secured within the lifeboat. The lashing shall be carried out in such a manner as to ensure the security of the equipment and so as not to interfere with the lifting hooks or to prevent ready loading of, or impede ready entry into, the lifeboat.

Regulation 13*Lifeboat Portable Radio Apparatus*

(a) Ships carrying less than 20 lifeboats shall be provided with an approved portable radiotelegraph apparatus complying with the requirements set out in Regulation 14 of Chapter IV. All this equipment shall be kept together in the chart room or other suitable place ready to be moved to one or other of the lifeboats in the event of an emergency.

(b) In the case of ships engaged on voyages of such duration that, in the opinion of the Administration, lifeboat portable radio apparatus is unnecessary, the Administration may allow such equipment to be dispensed with.

Regulation 14*Embarkation into the Lifeboats*

Suitable arrangements shall be made for embarkation into the lifeboats, which shall include:—

- (a) a suitable ladder at each set of davits, to afford access to the lifeboats when waterborne;
- (b) suitable means for illuminating the launching gear and lifeboats during the process of launching;
- (c) suitable arrangements for warning the passengers and crew that the ship is about to be abandoned, and
- (d) suitable means situated outside the engine room whereby any discharge of water into the lifeboats can be prevented.

Regulation 15*Marking of Lifeboats and Buoyant Apparatus*

(a) The dimensions of a lifeboat and the number of persons which it is authorised to carry shall be marked on it in clear permanent characters. The name of the ship to which the lifeboat belongs shall be painted on the bows.

(b) Buoyant apparatus (and life rafts carried in lieu of buoyant apparatus) shall be marked with the number of persons in the same manner.

(c) No lifeboat or buoyant apparatus shall be marked for a greater number of persons than that obtained in the manner specified in these Regulations.

Règle 12

Maintien en bon ordre de l'Armement des Embarcations de Sauvetage

Tout le matériel d'armement des embarcations de sauvetage qui n'est pas enfermé dans des caissons, doit être convenablement saisi dans l'embarcation, à l'exception de la gaffe qui sera gardée claire pour déborder l'embarcation. Les saisines doivent être disposées de manière à assurer le maintien du matériel, sans engager les crocs de hissage, ni empêcher le rapide chargement ou l'accès immédiat dans les embarcations.

Règle 13

Appareil portatif de Radio pour Embarcation de Sauvetage

(a) Les navires ayant moins de 20 embarcations doivent être munis d'un appareil portatif de radio d'un type approuvé et satisfaisant aux prescriptions de la Règle 14 du Chapitre IV. Tout cet équipement doit être conservé dans la chambre des cartes ou dans tout autre lieu convenable, et prêt à être transporté dans n'importe laquelle des embarcations en cas d'urgence.

(b) Dans le cas de navires effectuant des voyages d'une durée telle que, dans l'opinion de l'Administration, un appareil portatif de radio serait superflu, l'Administration peut en accorder la dispense.

Règle 14

Accès aux Embarcations

Des dispositions convenables doivent être prises pour permettre l'accès aux embarcations.

Ces dispositions comprennent :

- (a) une échelle appropriée, correspondant à chaque jeu de bossoirs, pour permettre l'accès aux embarcations lorsqu'elles sont à l'eau;
- (b) des dispositifs appropriés pour éclairer les appareils de mise à l'eau et les embarcations, lors de la mise à l'eau;
- (c) des dispositions appropriées pour avertir les passagers et l'équipage que le navire est sur le point d'être abandonné; et
- (d) des dispositifs appropriés situés en dehors de la chambre des machines, permettant d'arrêter toute décharge d'eau dans les embarcations.

Règle 15

Inscriptions sur les Embarcations de Sauvetage et les Engins flottants

(a) Les dimensions de l'embarcation de sauvetage, ainsi que le nombre de personnes qu'elle est autorisée à recevoir, doivent être inscrits sur l'embarcation de sauvetage en caractères indélébiles et faciles à lire. Le nom du navire auquel l'embarcation de sauvetage appartient doit être peint sur l'avant et les deux bords.

(b) On inscrira de la même manière le nombre de personnes sur les engins flottants (et les radeaux transportés au lieu des engins flottants).

(c) On ne doit pas inscrire sur une embarcation de sauvetage ou sur un engin flottant un nombre de personnes plus grand que celui qui est obtenu en application des présentes Règles.

Regulation 16*Specification of a Lifebuoy*

(a) A lifebuoy shall satisfy the following requirements:—

- (i) It shall be of solid cork or any other equivalent material;
- (ii) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours at least 32 pounds (or 14·5 kilogrammes) of iron.

Lifebuoys filled with rushes, cork shavings or granulated cork, or any other loose granulated material, or whose buoyancy depends upon air compartments which require to be inflated, are prohibited.

(b) Lifebuoys shall be fitted with beackets securely seized. At least one lifebuoy on each side shall be fitted with a life-line of at least 15 fathoms (or 27·5 metres) in length. Not less than one-half of the total number of lifebuoys, and in no case less than six shall be provided with efficient self-igniting lights which cannot be extinguished by water, and these shall be kept near the buoys to which they belong, with the necessary means of attachment.

(c) All lifebuoys shall be so placed as to be readily accessible to the persons on board.

(d) Lifebuoys shall always be capable of being rapidly cast loose and shall not be permanently secured in any way.

Regulation 17*Lifejackets*

(a) Ships shall carry for every person on board a lifejacket of a type approved by the Administration, and in addition, unless these lifejackets can be adapted for use by children, a sufficient number of lifejackets suitable for children.

(b) A lifejacket shall not be approved by an Administration unless it satisfies the following requirements:—

- (i) It shall be constructed with proper workmanship and materials,
- (ii) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours 16·5 pounds (or 7·5 kilogrammes) of iron.
- (iii) It shall be reversible.
- (iv) It shall be capable of holding up the head of an unconscious person in the water.

Lifejackets, the buoyancy of which depends on air compartments, are prohibited.

(c) Lifejackets shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated.

Regulation 18*Line-Throwing Appliances*

(a) Ships shall carry a line-throwing appliance of a type approved by the Administration.

(b) The appliance shall be capable of carrying a line not less than 250 yards (or 230 metres) with reasonable accuracy, and shall include not less than four projectiles and four lines.

Règle 16*Caractéristique des Bouées de Sauvetage*

(a) Une bouée de sauvetage doit remplir les conditions suivantes :

- (i) être soit en liège massif, soit en toute autre matière équivalente;
- (ii) être capable de soutenir, en eau douce, pendant 24 heures un poids de fer d'au moins 14 kgs. 5 (32 livres anglaises);

Sont prohibées les bouées de sauvetage dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre ainsi que les bouées dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air nécessitant une insufflation préalable.

(b) Les bouées doivent être pourvues de guirlandes solidement amarrées. Il doit y avoir une bouée au moins, de chaque bord, qui soit pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27 m, 50 (ou 15 brasses) au moins. Le nombre des bouées de sauvetage lumineuses ne doit pas être inférieur à la moitié du nombre total des bouées de sauvetage et ne doit en aucun cas descendre au-dessous de six. Les appareils lumineux correspondants doivent être automatiques, efficaces et ne doivent pas s'éteindre par l'effet de l'eau; ils doivent être disposés au voisinage de leurs bouées avec les organes de fixation nécessaires.

(c) Toutes les bouées de sauvetage doivent être installées à bord de façon à être à portée immédiate des personnes embarquées.

(d) Les bouées de sauvetage doivent pouvoir toujours être larguées instantanément et ne comporter aucun dispositif de fixation permanente.

Règle 17*Brassières de Sauvetage*

(a) Les navires doivent avoir, pour chaque personne présente à bord, une brassière de sauvetage d'un type approuvé par l'Administration, et, en outre, un nombre convenable de brassières spéciales pour enfants, à moins que les brassières précédentes ne puissent être ajustables à la taille des enfants.

(b) Une brassière de sauvetage ne doit pas être approuvée par l'Administration à moins de remplir les conditions suivantes:—

- (i) être de matière et de construction appropriées;
- (ii) être capable de soutenir en eau douce pendant 24 heures un poids de fer de 7 kgs. 5 (ou 16½ livres anglaises);
- (iii) être reversible;
- (iv) être capable de soutenir la tête d'une personne évanouie se trouvant dans l'eau.

Sont prohibées les brassières dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air.

(c) Les brassières doivent être installées à bord de manière à être rapidement accessibles; leur position doit être clairement indiquée.

Règle 18*Appareil Lance-amarre*

(a) Tout navire doit être muni d'un appareil lance-amarre d'un type approuvé par l'Administration.

(b) Cet appareil doit être capable de lancer avec une précision suffisante une ligne à une distance d'au moins 230 mètres (ou 250 yards) et doit comprendre au moins 4 fusées et 4 lignes.

Regulation 19*Ships' Distress Signals*

Ships shall be provided, to the satisfaction of the Administration, with means of making effective distress signals by day and by night, including parachute signals capable of giving a bright red light at a high altitude.

Regulation 20*Muster List and Emergency Procedure*

(a) Special duties to be undertaken in the event of an emergency shall be allotted to each member of the crew.

(b) The muster list shall show all these special duties and shall indicate, in particular, the station to which each member must go, and the duties that he has to perform.

(c) Before the vessel sails, the muster list shall be drawn up. Copies shall be posted in several parts of the ship, and in particular in the crew's quarters.

(d) The muster list shall assign duties to the different members of the crew in connection with:—

- (i) the closing of the watertight doors, valves and closing mechanisms of scuppers, ash shoots, &c.;
- (ii) the equipping of the lifeboats, including the portable radio apparatus, and buoyant apparatus generally;
- (iii) the launching of the lifeboats attached to davits;
- (iv) the general preparation of the other boats, and buoyant apparatus;
- (v) the muster of the passengers; and
- (vi) the extinction of fire.

(e) The muster list shall assign to the members of the stewards' department their several duties in relation to the passengers in time of emergency. These duties shall include:—

- (i) warning the passengers;
- (ii) seeing that they are dressed and have put on their lifejackets in a proper manner;
- (iii) assembling the passengers at muster stations;
- (iv) keeping order in the passages and on the stairways, and, generally, controlling the movements of the passengers; and
- (v) seeing that a supply of blankets is taken to the lifeboats.

(f) The muster list shall specify definite signals for calling all the crew to their boat and fire stations, and shall give full particulars of these signals.

Regulation 21*Practice Musters and Drills*

(a) (i) In passenger ships, musters of the crew for boat drill and fire drill shall take place weekly when practicable. In passenger ships in which the voyage exceeds one week, there shall be such a muster before the ship leaves the final port of departure.

Règle 19*Signaux de Détresse du Navire*

Tout navire doit être muni, à la satisfaction de l'Administration, de moyens lui permettant d'effectuer des signaux de détresse efficaces, de jour et de nuit, comprenant des signaux parachutes capables de produire une lumière rouge brillante à une haute altitude.

Règle 20*Rôle d'Appel et Consignes en Cas d'Urgence*

(a) Des fonctions spéciales à remplir en cas d'urgence doivent être assignées à chaque membre de l'équipage.

(b) Le rôle d'appel doit fixer ces fonctions spéciales et indiquer, en particulier, à quel poste chaque homme devra se rendre, ainsi que les fonctions qu'il aura à remplir.

(c) Le rôle d'appel doit être rédigé avant le départ du navire. Des copies en seront affichées dans diverses parties du navire, et en particulier dans les locaux de l'équipage.

(d) Le rôle d'appel doit fixer les fonctions des divers membres de l'équipage en ce qui concerne :

- (i) la fermeture des portes étanches, des vannes, les dispositifs de fermeture des dalots, des escarbilleurs, etc.;
- (ii) l'armement des embarcations de sauvetage, y compris l'appareil de radio portatif et des engins flottants en général;
- (iii) la mise à l'eau des embarcations sous bossoirs;
- (iv) la préparation générale des embarcations et engins flottants;
- (v) le rassemblement des passagers;
- (vi) l'extinction de l'incendie.

(e) Le rôle d'appel doit fixer les devoirs respectifs des membres du personnel du Service Général envers les passagers en cas d'urgence. Ces devoirs comprennent :

- (i) avertir les passagers;
- (ii) vérifier qu'ils sont habillés et qu'ils ont mis leurs brassières de sauvetage d'une manière convenable;
- (iii) réunir les passagers aux postes de rassemblement;
- (iv) maintenir l'ordre dans les coursives et les escaliers et contrôler d'une manière générale les mouvements des passagers; et
- (v) vérifier qu'un approvisionnement en couvertures a été placé dans les embarcations.

(f) Le rôle d'appel doit prévoir des signaux distincts pour l'appel de tout l'équipage aux postes d'embarcations et d'incendie, et donner les caractéristiques de ces signaux.

Règle 21*Appels et Exercices*

(a) (i) Sur les navires à passagers, l'appel de l'équipage pour les exercices relatifs aux embarcations et à l'incendie doivent avoir lieu une fois par semaine, quand cela est praticable. Sur les navires à passagers qui effectuent des voyages d'une longueur supérieure à une semaine, ces appels auront lieu avant que le navire ne quitte le dernier port de départ;

(ii) In cargo ships, a muster of the crew for boat drill and fire drill shall take place at intervals of not more than one month.

(iii) The dates upon which musters are held shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration; and, if in any week (for passenger ships) or month (for cargo ships) a muster is not held, an entry shall be made stating why a muster was not practicable.

(b) In passenger ships, except those engaged on short international voyages, a muster of the passengers shall be held within twenty-four hours after leaving port.

(c) Different groups of lifeboats shall be used in turn at successive boat drills. The drills and inspections shall be so arranged that the crew thoroughly understand and are practised in the duties they have to perform.

(d) The emergency signal for summoning passengers to muster stations shall be a succession of more than six short blasts followed by one long blast on the whistle or siren. This shall be supplemented on passenger ships, except those engaged in short international voyages, by other electrically operated signals throughout the ship controlled from the bridge. The meaning of all signals affecting passengers, with precise instructions on what they are to do in an emergency, shall be clearly stated in appropriate languages on cards posted in their cabins and in conspicuous places in other passenger quarters.

PART B.—PASSENGER SHIPS ONLY

(Part B applies to Passenger Ships only)

Regulation 22

Lifeboats and Buoyant Apparatus

(a) Subject to the provisions of the following paragraphs of this Regulation, there must, in passenger ships, be accommodation in lifeboats for all persons on board, and there must, in addition, be buoyant apparatus for 25 per cent. of the persons on board. No more lifeboats shall be required on any passenger ship than are sufficient to accommodate all persons on board.

(b) In the case of passenger ships engaged on short international voyages, lifeboats and buoyant apparatus must be provided in accordance with the requirements set out for such ships in Regulations 23 and 24. If the Administration considers that the carriage of passengers in excess of the lifeboat capacity so provided is necessitated by the volume of traffic, the Administration may permit this if the ship complies with the provisions applicable to this class of ship laid down in Regulation 1 (d) of Chapter II.

(c) An Administration may permit individual ships or classes of ships with short international voyage certificates to proceed on voyages in excess of 600 miles, but not exceeding 1,200 miles, if such ships comply with the provisions of paragraph (b) of this Regulation and if they carry lifeboats which provide for at least 75 per cent. of the persons on board.

(ii) Sur les navires de charge, un appel de l'équipage pour les exercices d'embarcation et d'incendie doit avoir lieu à des intervalles ne dépassant pas un mois;

(iii) Les dates auxquelles ces appels ont lieu doivent être mentionnées à tel journal de bord qui pourra être prescrit par l'Administration et, si, pendant une semaine quelconque (pour les navires à passagers) ou d'un mois (pour les navires de charge), ces appels n'ont pas lieu, mention sera faite au journal de bord de la raison pour laquelle il a fallu s'en dispenser.

(b) Sur les navires à passagers, sauf sur ceux qui effectuent des voyages internationaux courts, un appel des passagers doit avoir lieu dans les 24 heures qui suivent le départ.

(c) Divers groupes d'embarcations de sauvetage doivent être utilisées à tour de rôle au cours des exercices successifs d'embarcations. Les exercices et les inspections doivent être effectués de façon à ce que l'équipage comprenne plainement les fonctions qu'il sera appelé à remplir et s'y exerce.

(d) Le signal d'alerte pour l'appel des passagers aux postes de rassemblement se compose d'une suite de plus de six coups brefs suivis d'un coup long du sifflet ou de la sirène. Sur les navires à passagers sauf sur ceux effectuant des voyages internationaux courts, ce signal sera complété par d'autres signaux produits électriquement dans tout le navire et manœuvrés de la passerelle de navigation. La signification de tous les signaux intéressant les passagers, avec des instructions précises sur ce qu'ils ont à faire en cas d'urgence, doivent être clairement indiquées en langues appropriées dans des avis qui doivent être affichés dans leurs cabines et dans les endroits bien visibles dans d'autres parties des locaux à passagers.

PARTIE B.—NAVIRES A PASSAGERS SEULEMENT

(La partie B s'applique aux navires à passagers seulement)

Règle 22

Embarcations de Sauvetage et Engins flottants

(a) Sous réserve des prescriptions des paragraphes ci-dessous de la présente Règle, sur les navires à passagers, il doit y avoir dans les embarcations de sauvetage une place pour chaque personne présente à bord, et, en outre, des engins flottants pour 25 pour cent des personnes présentes à bord. Sur aucun navire à passagers il ne peut être exigé plus d'embarcations de sauvetage qu'il n'est nécessaire pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

(b) Dans le cas de navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts, des embarcations de sauvetage et des engins flottants doivent être installés de façon à satisfaire aux prescriptions formulées pour ces navires dans les Règles 23 et 24. Si l'Administration considère que le transport de passagers, dépassant la capacité des embarcations prévue ci-dessus, est nécessaire par le volume du trafic, cette Administration peut la permettre, à condition que le navire satisfasse aux prescriptions applicables à cette classe de navires, formulées dans la Règle 1 (d) du Chapitre II.

(c) Une Administration peut permettre à des navires déterminés ou à des catégories de navires, en possession de certificats de voyage international court, d'effectuer des voyages dépassant 600 milles, mais ne dépassant pas 1,200 milles, pourvu que de tels navires satisfassent aux prescriptions du paragraphe (b) de la présente Règle et qu'ils portent des embarcations de sauvetage capables de contenir au moins 75 pour cent des personnes à bord.

Regulation 23*Number of Davits and Capacity of Lifeboats and Buoyant Apparatus*

(a) (i) A passenger ship shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column A of the Table in Regulation 24 except that a number of sets of davits greater than the number of lifeboats necessary for the accommodation of all the persons on board shall not be required.

(ii) Each set of davits shall have a lifeboat attached. If these lifeboats do not provide sufficient accommodation for all persons on board, additional sets of davits with lifeboats attached shall be fitted if practicable. If the lifeboats attached to davits do not provide accommodation for all persons on board, additional lifeboats shall be carried under the lifeboats attached to davits so that accommodation for all persons is provided.

(iii) When in the opinion of the Administration it is impracticable or unreasonable to place on a ship the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation 24, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits as specified in Column B of the Table.

(b) (i) A passenger ship engaged on a short international voyage shall be provided with sets of davits in accordance with its length as specified in Column A of the Table in Regulation 24. Each set of davits shall have a lifeboat attached to it and these lifeboats shall provide at least the minimum capacity required by Column C of the Table or the capacity required to provide accommodation for all persons on board if less. In the case of ships certified to carry a number of persons in excess of the lifeboat capacity specified in Column C, additional lifeboats under davits or approved buoyant apparatus shall be provided so that the total accommodation afforded by all the lifeboats, together with the buoyant apparatus, shall be sufficient for all on board. In addition there shall be buoyant apparatus for 10 per cent. of all on board.

(ii) When in the opinion of the Administration it is impracticable or unreasonable to place on a ship engaged on short international voyages the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation 24, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, except that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table, and that the total capacity of the lifeboats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column C or the capacity required to provide for all persons on board if less.

(c) Passenger ships shall carry two boats attached to davits—one on each side of the ship—for use in an emergency. These boats shall be of a type approved by the Administration and shall normally be not more than 26 feet (or 8 metres) in length. They may be counted for the purposes of Regulation 22, provided that they comply fully with the requirements of this Chapter for lifeboats. They shall be kept ready for immediate use while the ship is at sea. In ships in which the requirements of Regulation 26 (j) are met by means of appliances fitted to the sides of the lifeboats, such appliances shall not be required to be fitted to the two boats provided to meet the requirements of this Regulation.

Règle 23*Nombre de Bossoirs et capacité des Embarcations de Sauvetage et des Engins flottants*

(a) (i) Tout navire à passagers doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé d'après sa longueur, par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24, sous réserve qu'il ne sera pas exigé un nombre de jeux de bossoirs supérieur à celui des embarcations de sauvetage nécessaires pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

(ii) Sous chaque jeu de bossoirs doit être attaché une embarcation de sauvetage. Si ces embarcations de sauvetage ne fournissent pas une place suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, des jeux de bossoirs additionnels auxquels seront attachées des embarcations de sauvetage, doivent être installés si possible. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ne fournissent pas une place suffisante pour toutes les personnes présentes à bord, des embarcations de sauvetage additionnelles seront installées au-dessous des embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs de façon à fournir une place pour chaque personne présente à bord.

(iii) Lorsque dans l'opinion d'une Administration, il est impraticable ou déraisonnable de mettre sur un navire le nombre de jeux de bossoirs exigé par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24, cette Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction du nombre de jeux de bossoirs, comme spécifié dans la colonne B du tableau.

(b) (i) Un navire à passagers affecté à des voyages internationaux courts doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé d'après sa longueur par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24. Une embarcation de sauvetage doit être attachée à chaque jeu de bossoirs. Ces embarcations de sauvetage doivent avoir au moins la capacité minimum prescrite par la colonne C du tableau, ou la capacité suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, si ce nombre est inférieur au premier. Dans le cas de navires admis à transporter un nombre de personnes dépassant la capacité des embarcations de sauvetage spécifiée dans la colonne C, on doit installer des embarcations de sauvetage additionnelles sous bossoirs ou des engins flottants d'un type approuvé, de façon à ce que la place fournie par toutes les embarcations de sauvetage, y compris les engins flottants, soit suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord. En outre, il doit y avoir des engins flottants pour 10 pour cent des personnes présentes à bord.

(ii) Lorsque, dans l'opinion d'une Administration, il n'est ni praticable, ni raisonnable de mettre sur un navire effectuant des voyages internationaux courts le nombre de jeux de bossoirs exigé par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24, l'Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction dans le nombre de jeux de bossoirs, pourvu toutefois, que ce nombre soit au moins égal au nombre réduit exigé par la colonne B du tableau, et aussi que la capacité totale des embarcations de sauvetage du navire soit au moins égale au minimum exigé par la colonne C ou égale à la capacité nécessaire pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, si le nombre de celles-ci est inférieur au premier.

(c) Les navires à passagers doivent porter deux embarcations attachées aux bossoirs—une de chaque bord du navire—pour servir en cas d'urgence. Ces embarcations doivent être d'un type approuvé par l'Administration et ne dépasseront pas normalement une longueur de 8 mètres (ou 26 pieds). Elles peuvent entrer en compte pour satisfaire à la Règle 22, pourvu qu'elles répondent complètement aux conditions des embarcations de sauvetage du présent chapitre. Elles doivent être tenues prêtes pour un usage immédiat pendant que le navire est en mer. Sur les navires sur lesquels, en conformité avec la Règle 26 (j), des dispositifs sont fixés aux côtés des embarcations de sauvetage il n'est pas nécessaire de munir de ces dispositifs les deux embarcations mises à bord pour satisfaire aux stipulations de la présente Règle.

Regulation 24*Table relating to Davits and Lifeboat Capacity*

The following table fixes according to the length of the ship—

- (A) The minimum number of sets of davits to be provided to each of which must be attached a lifeboat in accordance with Regulation 23 above;
 (B) the smaller number of sets of davits which may be authorised exceptionally under Regulation 23; and
 (C) the minimum lifeboat capacity required for a ship engaged on short international voyages.

Registered Length of Ship		(A) Minimum Number of Sets of Davits	(B) Smaller Number of Sets of Davits authorised exceptionally	(C) Minimum Capacity of Lifeboats			
Feet	Metres			Cubic Feet	Cubic Metres		
100 and under	120	31 and under	37	2	2	400	11
120	140	37	43	2	2	650	18
140	160	43	49	2	2	900	26
160	175	49	53	3	3	1,150	33
175	190	53	58	3	3	1,350	38
190	205	58	63	4	4	1,550	44
205	220	63	67	4	4	1,750	50
220	230	67	70	5	4	1,850	52
230	245	70	75	5	4	2,150	61
245	255	75	78	6	5	2,400	68
255	270	78	82	6	5	2,700	76
270	285	82	87	7	5	3,000	85
285	300	87	91	7	5	3,300	94
300	315	91	96	8	6	3,600	102
315	330	96	101	8	6	3,900	110
330	350	101	107	9	7	4,300	122
350	370	107	113	9	7	4,750	135
370	390	113	119	10	7	5,150	146
390	410	119	125	10	7	5,550	157
410	435	125	133	12	9	6,050	171
435	460	133	140	12	9	6,550	185
460	490	140	149	14	10	7,150	202
490	520	149	159	14	10	7,800	221
520	550	159	168	16	12	8,400	238
550	580	168	177	16	12		
580	610	177	186	18	13		
610	640	186	195	18	13		
640	670	195	204	20	14		
670	700	204	213	20	14		
700	730	213	223	22	15		
730	760	223	232	22	15		
760	790	232	241	24	17		
790	820	241	250	24	17		
820	855	250	261	26	18		
855	890	261	271	26	18		
890	925	271	282	28	19		
925	960	282	293	28	19		
960	995	293	303	30	20		
995	1,030	303	314	30	20		

Note on (A) and (B).—When the length of the ship exceeds 1,030 feet (or 314 metres) the Administration shall determine the minimum number of sets of davits for that ship.

Note on (C).—When the length of the ship is under 100 feet (or 31 metres) or over 550 feet (or 168 metres) the cubic capacity of the lifeboats shall be prescribed by the Administration.

Règle 24

Tableau relatif aux Bossoirs et à la capacité des Embarcations de Sauvetage

Le tableau ci-après fixe d'après la longueur du navire :

(A) le nombre minimum de jeux de bossoirs à installer, à chacun desquels doit être attachée une embarcation de sauvetage conformément à la Règle 23 ci-dessus;

(B) le nombre réduit de jeux de bossoirs qui peut être admis exceptionnellement, conformément à la Règle 23;

(C) la capacité minimum requise pour les embarcations de sauvetage sur un navire effectuant des voyages internationaux courts.

Longueur enregistrée du Navire		(A) Nombre Minimum de jeux de Bossoirs	(B) Nombre réduit de jeux de Bossoirs auto- risés excep- tionnellement	(C) Capacité Minimum des Embarcations	
Mètres	Pieds anglais			Mètres cubes	Pieds cubes
31 { et au-dessous de } 37	100 { et au-dessous de } 120	2	2	11	400
37 " 43	120 " 140	2	2	18	650
43 " 49	140 " 160	2	2	26	900
49 " 53	160 " 175	3	3	33	1,150
53 " 58	175 " 190	3	3	38	1,350
58 " 63	190 " 205	4	4	44	1,550
63 " 67	205 " 220	4	4	50	1,750
67 " 70	220 " 230	5	4	52	1,850
70 " 75	230 " 245	5	4	61	2,150
75 " 78	245 " 255	6	5	68	2,400
78 " 82	255 " 270	6	5	76	2,700
82 " 87	270 " 285	7	5	85	3,000
87 " 91	285 " 300	7	5	94	3,300
91 " 96	300 " 315	8	6	102	3,600
96 " 101	315 " 330	8	6	110	3,900
101 " 107	330 " 350	9	7	122	4,300
107 " 113	350 " 370	9	7	135	4,750
113 " 119	370 " 390	10	7	146	5,150
119 " 125	390 " 410	10	7	157	5,550
125 " 133	410 " 435	12	9	171	6,050
133 " 140	435 " 460	12	9	185	6,550
140 " 149	460 " 490	14	10	202	7,150
149 " 159	490 " 520	14	10	221	7,800
159 " 168	520 " 550	16	12	238	8,400
168 " 177	550 " 580	16	12		
177 " 186	580 " 610	18	13		
186 " 195	610 " 640	18	13		
195 " 204	640 " 670	20	14		
204 " 213	670 " 700	20	14		
213 " 223	700 " 730	22	15		
223 " 232	730 " 760	22	15		
232 " 241	760 " 790	24	16		
241 " 250	790 " 820	24	17		
250 " 261	820 " 855	26	18		
261 " 271	855 " 890	26	18		
271 " 282	890 " 925	28	19		
282 " 293	925 " 960	28	19		
293 " 303	960 " 995	30	20		
303 " 314	995 " 1,030	30	20		

Note sur (A) et (B).—Lorsque la longueur du navire dépasse 314 mètres (ou 1,030 pieds) l'Administration doit déterminer le nombre minimum de jeux de bossoirs à installer sur ce navire.

Note sur (C).—Lorsque la longueur du navire est inférieure à 31 mètres (ou 100 pieds) ou lorsqu'elle dépasse 168 mètres (ou 550 pieds) la capacité cubique des embarcations de sauvetage doit être déterminée par l'Administration.

Regulation 25*Radio Apparatus and Searchlights in Motor Lifeboats*

(a) Every motor lifeboat of Class A, required to be carried in compliance with paragraphs (a) and (b) of Regulation 8, must be fitted with a radio-telegraph installation complying with the requirements set out in this Regulation and in Regulation 13 of Chapter IV, and also with a searchlight complying with paragraph (f) of this Regulation.

(b) The radio installation shall be installed in a cabin large enough to accommodate both the equipment and the person using it.

(c) The arrangements shall be such that the efficient operation of the transmitter and receiver shall not be interfered with by the engine while it is running, whether a battery is on charge or not.

(d) The radio battery shall not be used to supply power to any engine-starting motor or ignition system.

(e) The motor lifeboat engine shall be fitted with a dynamo for recharging the radio battery, and for other services.

(f) The searchlight shall include a lamp of at least 80 watts, an efficient reflector and a source of power which will give effective illumination of a light-coloured object having a width of about 60 feet (or 18 metres) at a distance of 200 yards (or 180 metres) for a total period of six hours and shall be capable of working for at least three hours continuously.

Regulation 26*Stowage and Handling of Lifeboats*

(a) Lifeboats shall be stowed to the satisfaction of the Administration in such a way that—

- (i) they can be launched in the shortest possible time;
- (ii) they will not impede in any way the prompt handling of any of the other lifeboats attached to davits or stowed under lifeboats attached to davits or the buoyant apparatus or the marshalling of the persons on board at the launching stations, or their embarkation; and
- (iii) even under conditions of list and trim unfavourable from the point of view of the handling of the lifeboats, as large a number of persons as possible can be embarked in them.

(b) Where practicable not more than one lifeboat shall be served by a single set of davits. In ships where this arrangement is impracticable, the lifeboats may, subject to the foregoing provisions, be stowed one above the other, or they may, subject to such conditions as the Administration may impose, be fitted one within another, but where lifeboats so fitted require lifting before being launched mechanical power appliances for lifting shall be provided.

(c) Where a lifeboat is stowed underneath another lifeboat, there shall be provided approved removable supports or other approved appliances, so as to secure that the weight of a lifeboat is not unduly supported by the lifeboat underneath it.

(d) Lifeboats may only be stowed on more than one deck on condition that proper measures are taken to prevent lifeboats on a lower deck being fouled by those stowed on a deck above.

Règle 25

Appareil de Radio et Projecteur dans les Embarcations de Sauvetage à moteur

(a) Toute embarcation de sauvetage à moteur de la Classe A, lorsqu'elle est exigée pour satisfaire aux paragraphes (a) et (b) de la Règle 8, doit être munie d'une installation radiotélégraphique, satisfaisant aux prescriptions de la présente Règle et de la Règle 13 du Chapitre IV et d'un projecteur répondant aux prescriptions du paragraphe (f) de la présente Règle.

(b) L'équipement de radiotélégraphie doit être installé dans une cabine assez grande pour contenir en même temps l'équipement et son utilisateur.

(c) Des mesures doivent être prises pour que le fonctionnement de l'émetteur et du récepteur ne soit pas gêné par le moteur en marche, que la batterie soit sur la charge ou non.

(d) La batterie de la radio ne doit pas être utilisée pour alimenter un dispositif de lancement de moteur ou un système d'allumage quel qu'il soit.

(e) Le moteur de l'embarcation de sauvetage doit être équipé avec une dynamo pour la recharge de la batterie de la radio, et pour tout autre usage.

(f) Le projecteur doit comporter une lampe d'au moins 80 watts, un réflecteur efficace et une source d'énergie permettant d'éclairer efficacement un objet de couleur claire d'une largeur d'environ 18 mètres (ou 60 pieds) à une distance de 180 mètres (ou 200 yards) pendant une durée totale de 6 heures, et pourra fonctionner sans interruption pendant au moins 3 heures.

Règle 26

Installation et Manœuvre des Embarcations de Sauvetage

(a) Les embarcations de sauvetage doivent être installées à la satisfaction de l'Administration, de telle façon que :

- (i) elles puissent être mises à l'eau dans un temps aussi court que possible;
- (ii) elles n'empêcheront d'aucune manière la manœuvre rapide des autres embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, ou arrimées sous les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, ou les engins flottants, le rassemblement des personnes présentes à bord aux postes d'évacuation ou leur embarquement; et
- (iii) même sous des conditions défavorables de bande et d'assiette, au point de vue de la manœuvre des embarcations de sauvetage, un nombre de personnes aussi grand que possible puisse y être embarqué.

(b) Lorsque cela est possible une embarcation de sauvetage seule sera desservie par un seul jeu de bossoirs. Sur les navires où cette disposition n'est pas réalisable les embarcations de sauvetage peuvent, sous réserve des dispositions qui précèdent, être placées l'une au-dessus de l'autre; ou sous certaines conditions que pourra imposer l'Administration, elles peuvent être placées l'une dans l'autre; toutefois, quand des embarcations de sauvetage ainsi disposées doivent être soulevées avant d'être mises à l'eau, des appareils mécaniques à moteur seront prévus pour les soulever.

(c) Quand une embarcation de sauvetage est placée sous une autre, elle doit être munie de supports appropriés amovibles ou de tout autre dispositif d'un modèle approuvé, en vue d'éviter que le poids de l'embarcation de sauvetage supérieure soit mal réparti sur l'embarcation de sauvetage inférieure.

(d) Les embarcations de sauvetage ne peuvent être placées sur plus d'un pont que si des mesures appropriées sont prises pour éviter que les embarcations de sauvetage d'un pont inférieur ne soient gênées par les embarcations de sauvetage placées sur le pont au-dessus.

(e) Lifeboats shall not be placed in the bows of the ship. They shall be stowed in such positions as to ensure safe launching.

(f) Davits shall be of approved form and shall be suitably placed to the satisfaction of the Administration. They shall be so disposed on one or more decks that the lifeboats placed under them can be safely lowered without interference from the operation of any other davits.

(g) In ships over 150 feet (or 46 metres) in length, the davits shall be as follows:—

(i) luffing or gravity type for operating lifeboats weighing not more than 4 tons (or 4,064 kilogrammes) in their turning out condition;

(ii) gravity type for operating lifeboats weighing more than 4 tons (or 4,064 kilogrammes) in their turning out condition.

(h) In ships not exceeding 150 feet (or 46 metres) in length, the davits if of radial type shall be fitted with approved means to prevent them from being jerked from their sockets.

(i) The davits, falls, blocks and all other gear shall be of such strength that the lifeboats can be safely lowered with the full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way.

(j) In ships in which the boat deck is more than 15 feet (or 4·6 metres) above the deepest sea-going draught arrangements shall be made to facilitate launching the lifeboats against an adverse list.

(k) The lifeboats, except the emergency boats referred to in Regulation 23 shall be served by wire rope falls, together with winches of an approved type, but the Administration may allow manila rope falls with or without winches to be fitted in ships where, having regard, for example, to the height of the boat deck above the lightest sea-going draught, they are satisfied that manila rope falls are adequate.

(l) Two lifelines shall be fitted to the davit spans, and the falls and lifelines shall be long enough to reach the water with the ship at its lightest sea-going draught and listed to 15 degrees either way. Lower fall blocks shall be fitted with a suitable ring or long link for attaching to the sling hooks unless an approved type of disengaging gear is fitted.

(m) Lifeboats attached to davits shall have the falls ready for service, and arrangements shall be made for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the lifeboats from the falls. The points of attachment of the lifeboats to the falls shall be so situated as to ensure the lifeboats being easily swung clear of the davits.

(n) If more than one lifeboat is served by the same set of davits, separate falls shall be provided to serve each lifeboat, unless the falls are of wire rope. The appliances used shall be such as to ensure lowering the lifeboats rapidly and in turn. Where mechanical power appliances are fitted for the recovery of the falls, efficient hand gear shall also be provided.

(e) On ne doit pas mettre d'embarcations de sauvetage à l'extrême avant du navire. Les embarcations de sauvetage doivent être disposées de telle manière qu'elles puissent être mises à l'eau avec sécurité.

(f) Les bossoirs doivent être de forme approuvée, et doivent être disposés à la satisfaction de l'Administration. Ils doivent être disposés sur un ou plusieurs ponts de telle sorte que les embarcations de sauvetage placées au-dessous d'eux puissent être mises à l'eau avec sécurité sans être gênées par la manœuvre des autres bossoirs.

(g) Sur les navires de plus de 46 mètres (ou 150 pieds) de longueur les bossoirs doivent être :

(i) du type oscillant ou du type à gravité pour la manœuvre des embarcations de sauvetage d'un poids ne dépassant pas 4064 kg. (ou 4 Tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers;

(ii) du type à gravité pour la manœuvre d'embarcations d'un poids supérieur à 4064 kg. (ou 4 Tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers.

(h) Sur les navires dont la longueur ne dépasse pas 46 mètres (ou 150 pieds) lorsqu'ils sont équipés de bossoirs du type pivotant, ceux-ci doivent être munis de dispositifs d'un modèle approuvé, qui les empêcheront de sortir de leur crapaudine.

(i) Les bossoirs, garants, poulies, et autres appareils doivent avoir une résistance suffisante pour permettre de mettre à l'eau avec sécurité les embarcations de sauvetage avec leur complet chargement de personnes et de matériel, même si le navire a une bande de 15° d'un bord quelconque.

(j) Sur les navires dont le pont des embarcations est d'une hauteur supérieure à 4 m. 60 (ou 15 pieds) au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau maximum en eau de mer, des mesures seront prises pour faciliter la mise à l'eau sous des conditions défavorables de bande.

(k) Les embarcations de sauvetage, à l'exception des embarcations de secours, mentionnées à la Règle 23, seront desservies par des garants métalliques, ainsi que par des treuils d'un modèle approuvé. Mais l'Administration peut permettre l'installation de garants en cordage de manille avec ou sans treuils sur des navires, quand elle estime que des garants en cordage de manille sont suffisants, tout en tenant compte, entre autres, de la hauteur du pont des embarcations au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau minimum en eau de mer.

(l) Deux tireveilles doivent être attachées aux extrémités des bossoirs; les garants et les tireveilles doivent être assez longs pour atteindre l'eau lorsque le navire est à son tirant d'eau le plus faible en eau de mer et avec une bande de 15° d'un bord ou de l'autre. Les poulies inférieures doivent être munies d'un anneau ou d'une maille allongée disposés pour être passés dans les crocs de suspente, à moins que ne soit installé un dispositif d'échappement d'un modèle approuvé.

(m) Les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent avoir leurs palans prêts à être utilisés et des dispositions doivent être prises pour que les embarcations soient rapidement libérées des palans, sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans. Les points d'attache des embarcations de sauvetage aux palans seront placés de telle sorte que les embarcations de sauvetage puissent être facilement dégagées des bossoirs.

(n) Lorsque le même jeu de bossoirs sert pour plus d'une embarcation de sauvetage il doit y avoir des palans distincts pour chaque embarcation de sauvetage, à moins que les garants ne soient métalliques. Les appareils employés doivent permettre de mettre à l'eau les embarcations de sauvetage à tour de rôle et rapidement.

Regulation 27*Lighting for Decks, Lifeboats, &c.*

(a) Provision shall be made for an electric or other system of lighting, sufficient for all requirements of safety, in the different parts of a passenger ship, and particularly upon decks on which the lifeboats are stowed. Provision shall also be made for the illumination of the launching gear, and the lifeboats in process of, and immediately after, being launched. The self-contained emergency source of electrical power required by Regulation 22 of Chapter II shall be capable of supplying, when necessary, this lighting system.

(b) The exit from every main compartment occupied by passengers or crew shall be continuously lighted by an emergency lamp. The power for these emergency lamps shall be so arranged that they will be supplied from the emergency source of power referred to in paragraph (a) of this Regulation in the event of failure of the main generating plant.

Regulation 28*Manning of Lifeboats*

(a) A deck officer or certificated lifeboatman shall be placed in charge of each lifeboat and a second-in-command shall also be nominated. The person in charge shall have a list of the lifeboat's crew, and shall see that the men placed under his orders are acquainted with their several duties.

(b) A man capable of working the motor shall be assigned to each motor lifeboat.

(c) A man capable of working the radio and searchlight installations shall be assigned to each lifeboat carrying this equipment in accordance with Regulation 25.

Regulation 29*Certificated Lifeboatmen*

(a) In passenger ships there must be, for every lifeboat carried in order to comply with this Chapter, a number of lifeboatmen at least equal to that specified in the following table:—

<i>Prescribed Complement of Lifeboat</i>						<i>The Minimum Number of Certificated Lifeboat- men shall be</i>
Less than 41 persons	...	...	...	...	...	2
From 41 to 61 persons	...	...	...	...	...	3
From 62 to 85 persons	...	...	...	...	...	4
Above 85 persons	...	...	...	...	...	5

(b) The allocation of the certificated lifeboatmen to each lifeboat remains within the discretion of the master.

(c) By "certificated lifeboatman" is meant any member of the crew who holds a certificate of efficiency issued under the authority of the Administration.

(d) In order to obtain this certificate, the applicant must prove that he has been trained in all the operations connected with launching lifeboats and the use of oars; that he is acquainted with the practical handling of the boats themselves; and, further, that he is capable of understanding and answering the orders relative to lifeboats.

Lorsqu'un dispositif mécanique à moteur est employé pour rentrer les garants, il doit être complété par une commande à main efficace.

Règle 27

Eclairage des Ponts, Embarcations, etc.

(a) Un éclairage électrique ou autre, suffisant pour satisfaire aux exigences de la sécurité, doit être prévu dans les diverses parties d'un navire à passagers et particulièrement sur les ponts où se trouvent les embarcations de sauvetage. Des dispositions doivent être prises également pour l'éclairage des dispositifs de mise à l'eau, et des embarcations de sauvetage pendant leur mise à l'eau immédiatement après. La source autonome de secours du groupe électrique prescrite par la Règle 22 du Chapitre II, doit être capable d'alimenter, le cas échéant, les appareils de cet éclairage.

(b) La sortie de chaque tranche principale de cloisonnement occupée par les passagers ou l'équipage, doit être éclairée en permanence par une lampe de secours. L'alimentation de ces lampes de secours doit pouvoir être fournie par la source autonome de secours visée au paragraphe (a) de la présente Règle en cas d'arrêt de la source principale d'éclairage du navire.

Règle 28

Personnel des Embarcations de Sauvetage

(a) Un officier de pont ou un canotier breveté doit être chargé de chaque embarcation de sauvetage et il lui sera également désigné un suppléant. Celui qui est chargé d'une embarcation doit avoir la liste de son personnel et s'assurer que les hommes placés sous ses ordres sont au courant de leurs diverses fonctions.

(b) A toute embarcation de sauvetage à moteur doit être affecté un homme sachant conduire le moteur.

(c) Un homme capable de faire fonctionner l'installation radiotélégraphique et le projecteur, doit être affecté à chaque embarcation de sauvetage comportant ces appareils conformément à la Règle 25.

Règle 29

Canotiers brevetés

(a) Sur tout navire à passagers il doit y avoir pour chaque embarcation mise à bord conformément aux prescriptions du présent chapitre, un nombre de canotiers au moins égal à celui qui est prévu au tableau ci-après:—

<i>Nombre de personnes prévues par embarcation</i>	<i>Le nombre minimum de Canotiers brevetés doit être</i>
Moins de 41 personnes	2
De 41 à 61 personnes	3
De 62 à 85 personnes	4
Au-dessus de 85 personnes	5

(b) La désignation pour chaque embarcation de sauvetage des canotiers brevetés est laissée à la discrétion du capitaine.

(c) L'expression "canotier breveté" désigne tout membre de l'équipage qui est possesseur d'un certificat d'aptitude délivré avec l'autorisation de l'Administration.

(d) Pour obtenir ce certificat le candidat doit prouver qu'il a été entraîné à toutes les manœuvres relatives à la mise à l'eau des embarcations de sauvetage et à l'usage des avirons, et qu'il est familier avec les manœuvres des embarcations elles-mêmes; et de plus qu'il est capable de comprendre les ordres relatifs aux embarcations de sauvetage et de les exécuter.

Regulation 30*Buoyant Apparatus and Liferrafts*

(a) The expression "buoyant apparatus" means flotation equipment (other than lifeboats, lifebuoys and lifejackets) designed to support a specified number of persons who are in the water and of such construction that it retains its shape and properties.

(b) No type of buoyant apparatus may be approved unless it satisfies the following conditions:—

- (i) It shall be of such size and strength that it can be thrown from the place where it is stowed into the water without being damaged.
- (ii) It shall not exceed 400 lbs. in weight (or 180 kilograms) unless suitable means to the satisfaction of the Administration are provided to enable it to be launched without lifting by hand.
- (iii) It shall be of approved material and construction.
- (iv) It shall be effective and stable when floating either way up.
- (v) The air cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the apparatus, and such buoyancy shall not be dependent upon inflation.
- (vi) It shall be fitted with a painter and have a line securely becketed round the outside.
- (c) The number of persons for which buoyant apparatus is certified shall be the number,
 - (i) ascertained by dividing the number of pounds of iron which it is capable of supporting in fresh water by 32 (or the number of kilogrammes divided by 14·5), or
 - (ii) equal to the number of feet (equivalent to 30·5 centimetres) in the perimeter
 whichever is the less.

(d) Liferrafts may be carried in lieu of buoyant apparatus, provided that, in addition to complying with the requirements of sub-paragraphs (ii), (iii), (iv), (v) and (vi) of paragraph (b) of this Regulation each liferaft satisfies the following conditions:

- (i) It shall be of such strength that it can be launched or thrown from the place where it is stowed into the water without being damaged.
- (ii) It shall have not less than three cubic feet (or 85 cubic decimetres) of air cases or equivalent buoyancy for each person it is certified to carry.
- (iii) It shall have a deck area of not less than four square feet (or 3,720 square centimetres) for each person it is certified to carry, and it shall effectively support the occupants out of the water.
- (iv) It shall be equipped with two paddles.

Regulation 31*Number of Lifebuoys to be Provided*

The minimum number of lifebuoys with which passenger ships are to be provided is fixed by the following table:—

<i>Length of Ship</i>		<i>Minimum Number of Buoys</i>
<i>in Feet</i>	<i>in Metres</i>	
Under 200	Under 61	8
200 and under 400	61 and under 122	12
400 and under 600	122 and under 183	18
600 and under 800	183 and under 244	24
800 and over	244 and over	30

Règle 30*Engins flottants et Radeaux de Sauvetage*

(a) L'expression "engin flottant" désigne un matériel flottant (autre que les embarcations de sauvetage les bouées et les brassières de sauvetage), destiné à supporter un nombre déterminé de personnes que se trouvent dans l'eau, et d'une construction telle qu'il conserve sa forme et ses caractéristiques.

(b) Un type d'engin flottant ne peut être approuvé s'il ne satisfait aux conditions suivantes:

- (i) il doit avoir des dimensions et une résistance telle qu'il puisse être jeté dans l'eau sans dommage de l'endroit où il est arrimé;
- (ii) il ne sera pas d'un poids supérieur à 180 kg. (ou 400 livres anglaises) à moins que des dispositifs appropriés ne soient installés à la satisfaction de l'Administration afin d'en permettre la mise à l'eau sans qu'il y ait besoin de le soulever à la main;
- (iii) il doit être de matière et de construction approuvées;
- (iv) il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte;
- (v) les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être placés aussi près que possible des côtés de l'engin et il ne faut pas que la flottabilité de cet engin dépende d'une insufflation préalable;
- (vi) il sera muni d'une bosse et aura une filière en guirlande solidement attachée autour de la paroi extérieure.

(c) Le nombre de personnes pour lesquelles un engin flottant est autorisé doit être le plus petit des deux nombres obtenus en divisant :

- (i) le nombre de kilogrammes de fer qu'il est capable de supporter en eau douce par 14·5 (ou le nombre de livres anglaises par 32); et
- (ii) le périmètre de l'engin, exprimé en centimètres, par 30·5.

(d) Des radeaux de sauvetage peuvent être embarqués au lieu d'engins flottants à la condition qu'ils satisfassent d'abord aux prescriptions des alinéas (ii), (iii), (iv), (v) et (vi) du paragraphe (b) de la présente Règle et en outre aux conditions suivantes :

- (i) ils doivent avoir une résistance suffisante pour être lancés ou jetés à l'eau sans avarie de l'endroit où ils sont arrimés;
- (ii) ils ne doivent pas avoir moins de 85 décimètres cubes (3 pieds cubes) de caissons à air ou de flotteurs équivalents, pour chaque personne qu'ils sont autorisés à porter;
- (iii) ils doivent avoir une surface de pont d'au moins 3,720 centimètres carrés (ou 4 pieds carrés) pour chaque personne qu'ils sont autorisés à porter, et les personnes qu'ils portent doivent être effectivement hors de l'eau;
- (iv) ils seront munis de deux pagaies.

Règle 31*Nombre de Bouées de Sauvetage*

Le nombre minimum de bouées de sauvetage dont il faut munir les navires à passagers est fixé par le tableau suivant :

<i>Longueur du Navire</i>		<i>Nombre minimum de Bouées</i>
<i>en mètres</i>	<i>en pieds</i>	
Au-dessous de 61	Au-dessous de 200	8
61 et au-dessous de 122	200 et au-dessous de 400	12
122 et au-dessous de 183	400 et au-dessous de 600	18
183 et au-dessous de 244	600 et au-dessous de 800	24
244 et au-dessus	800 et au-dessus	30

PART C.—CARGO SHIPS ONLY

(Part C applies to cargo ships only)

Regulation 32*Number and Capacity of Lifeboats*

(a) Cargo ships, except those employed as whale factory ships, shall carry lifeboats attached to davits on each side of the ship of such aggregate capacity as will accommodate all persons on board.

(b) Every ship employed as a whale factory ship shall carry lifeboats attached to davits on each side of the ship of such aggregate capacity as will accommodate every member of the crew engaged to work the ship. In addition, every such ship shall carry lifeboats of aggregate capacity sufficient to accommodate the total number of additional persons which the ship carries. These additional lifeboats shall, where practicable, be attached to davits. If not attached to davits, they shall be stowed under lifeboats attached to davits.

(c) Every tanker of 3,000 tons gross tonnage and upwards shall carry not less than four lifeboats attached to davits, two of which shall be carried aft and two amidships.

Regulation 33*Davits and Launching Arrangements*

(a) In cargo ships lifeboats attached to davits shall be stowed to the satisfaction of the Administration.

(b) Lifeboats shall not be placed in the bows of the ship. They shall be stowed in such positions as to ensure safe launching.

(c) Davits shall be of approved form and shall be suitably placed to the satisfaction of the Administration.

(d) In ships of over 150 feet (or 46 metres) in length the davits shall be as follows:—

(i) Luffing or gravity type for operating lifeboats weighing not more than 4 tons (or 4,064 kilogrammes) in their turning out condition;

(ii) gravity type for operating lifeboats weighing more than 4 tons (or 4,064 kilogrammes) in their turning out condition.

(e) In cargo ships not exceeding 150 feet (or 46 metres) in length, the davits if of radial type shall be fitted with approved means to prevent them from being jerked from their sockets.

(f) The davits, falls, blocks and all other gear shall be of such strength that the lifeboats can be safely lowered with the full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way.

(g) In cargo ships in which the boat deck is more than 15 feet above the deepest sea-going draught arrangements shall be made to facilitate launching the lifeboats against an adverse list.

PARTIE C.—NAVIRES DE CHARGE SEULEMENT

(La partie C s'applique exclusivement aux navires de charge)

Règle 32

Nombre et capacité des Embarcations de Sauvetage

(a) Les navires de charge excepté les navires employés comme navires-usines dans la chasse à la baleine, doivent avoir des embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, de chaque bord, d'une capacité totale telle qu'elles puissent recevoir toutes les personnes présentes à bord.

(b) Tout navire employé comme navire-usine dans la pêche à la baleine, doit avoir des embarcations attachées aux bossoirs, de chaque bord, d'une capacité totale telle qu'elles puissent recevoir tous les membres de l'équipage engagés pour armer le navire. En outre, les navires de cette catégorie doivent avoir à bord des embarcations de sauvetage d'une capacité totale suffisante pour recevoir la totalité des personnes supplémentaires présentes à bord. Ces embarcations de sauvetage additionnelles seront, quand il est possible, attachées aux bossoirs. Si elles ne sont pas attachées aux bossoirs, elles doivent être placées sous les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs.

(c) Tout navire-citerne de 3,000 tonneaux de jauge brute et au-dessus doit avoir à bord, au moins 4 embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, dont deux seront à l'arrière et deux au milieu du navire.

Règle 33

Bossoirs et Dispositifs de Mise à l'Eau

(a) Sur les navires de charge, toutes les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent être disposées à la satisfaction de l'Administration.

(b) Les embarcations de sauvetage ne doivent pas être placées à l'extrême avant du navire. Elle doivent être disposées de manière à pouvoir être mises à l'eau avec sécurité.

(c) Les bossoirs doivent être d'une forme approuvée et disposés d'une manière convenable à la satisfaction de l'Administration.

(d) Sur les navires de plus de 46 m. (ou 150 pieds) de longueur, les bossoirs doivent être :

- (i) du type oscillant ou du type à gravité pour la manœuvre des embarcations de sauvetage d'un poids ne dépassant pas 4064 Kg. (ou 4 tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers;
- (ii) du type à gravité pour la manœuvre des embarcations d'un poids supérieur à 4064 Kg. (ou 4 tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers.

(e) Sur les navires de charge dont la longueur ne dépasse pas 46 m. (ou 150 pieds) les bossoirs, s'ils sont du type pivotant, doivent être munis de dispositifs d'un modèle approuvé qui les empêchent de sortir de leur crapaudine.

(f) Les bossoirs, garants, poulies, et autres appareils doivent avoir une résistance suffisante pour permettre de mettre à l'eau avec sécurité, les embarcations de sauvetage avec leur chargement complet de personnes et de matériel, si le navire a une bande de 15° d'un bord quelconque.

(g) Sur les navires de charge dont le pont des embarcations est à une hauteur supérieure à 4.50 m. (ou 15 pieds) au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau maximum en eau de mer, des mesures doivent être prises pour faciliter la mise à l'eau dans des conditions défavorables de bande.

(h) The lifeboats shall be served by wire rope falls together with winches of an approved type, but the Administration may allow manila rope falls with or without winches to be fitted in ships where, having regard, for example, to the height of the boat deck above the lightest sea-going draught, they are satisfied that manila rope falls are adequate.

(i) Two lifelines shall be fitted to the davit spans and the falls and lifelines shall be long enough to reach the water with the ship at her lightest sea-going draught and listed to 15 degrees either way. Lower fall blocks shall be fitted with a suitable ring or long link for attaching to the sling hooks unless an approved type of disengaging gear is fitted.

(j) Lifeboats attached to davits shall have the falls ready for service, and arrangements shall be made for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the lifeboats from the falls. The points of attachment of the lifeboats to the falls shall be so situated as to ensure the lifeboats being easily swung clear of the davits.

Regulation 34

Number of Lifebuoys to be Provided

(a) At least eight approved lifebuoys of a type which satisfies the requirements of Regulation 16 shall be carried. All the lifebuoys shall be fitted with beackets securely seized.

(b) At least half the lifebuoys shall be provided with approved self-igniting lights which cannot be extinguished by water. Self-igniting lights shall be kept near the lifebuoys to which they belong, with the necessary means of attachment. At least one lifebuoy on each side of the ship shall be fitted with a lifeline at least 15 fathoms (or 27·5 metres) in length.

(c) In the case of tankers, the self-igniting lights shall be of the electric battery type.

(h) Les embarcations de sauvetage doivent être desservies par des garants métalliques, ainsi que par des treuils d'un modèle approuvé; mais l'Administration peut permettre l'installation de garants en cordage de manille avec ou sans treuils quand elle estime que des garants en cordage de manille sont suffisants, tout en tenant compte, entre autres, de la hauteur du pont des embarcations à partir de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau en eau de mer.

(i) Deux tireveilles doivent être attachées aux extrémités des bossoirs et les garants et ces tireveilles doivent être assez longs pour atteindre l'eau lorsque le navire est à son tirant d'eau minimum à la mer et a une bande de 15° d'un bord quelconque. Les poulies inférieures doivent être munies d'un anneau ou d'une maille allongée disposés pour être passés dans les crocs de suspente, à moins que ne soit installé un dispositif d'échappement d'un modèle approuvé.

(j) Les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent avoir leur palans prêts à être utilisés et des dispositions doivent être prises pour que les embarcations de sauvetage soient rapidement libérées des palans, sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans. Les points d'attache des embarcations de sauvetage aux palans seront placés de telle sorte que les embarcations de sauvetage puissent être facilement dégagées des bossoirs.

Règle 34

Nombre de Bouées de Sauvetage

(a) On doit mettre à bord au moins 8 bouées de sauvetage approuvées d'un type qui satisfasse aux exigences de la Règle 16. Toutes les bouées de sauvetage seront munies de guirlandes solidement amarrées.

(b) Au moins la moitié des bouées de sauvetage doivent être munies d'appareils à éclairage automatique d'un type approuvé, ne devant pas s'éteindre par l'effet de l'eau. Ces appareils doivent être disposés près des bouées auxquelles ils appartiennent, avec les dispositifs d'attache nécessaires.

Il doit y avoir une bouée au moins, de chaque bord, qui soit pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27·50 m. (ou 15 brasses) au moins.

(c) Dans le cas de navires-citernes les appareils automatiques d'éclairage doivent être du type à batterie électrique.

CHAPTER IV.—RADIOTELEGRAPHY AND RADIOTELEPHONY**PART A.—APPLICATION AND DEFINITIONS****Regulation 1***Application*

(a) Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to all ships to which the present Convention applies.

(b) No provision in this Chapter shall prevent the use by a ship or survival craft in distress of any means at its disposal to attract attention, make known its position and obtain help.

Regulation 2*Definitions*

For the purpose of this Chapter, unless expressly provided otherwise—

(a) “Radio Regulations” means the General Radiocommunication Regulations annexed to the International Telecommunication Convention (Madrid, 1932) or any regulations which have been, or which from time to time in the future may be, substituted for such regulations.

(b) “Alarm Signal” means the automatic alarm signal prescribed by the Radio Regulations for radiotelegraphy.

(c) “Auto Alarm” means an automatic alarm receiver which responds to the alarm signal and has been approved.

(d) “Distress frequencies” means the distress frequencies designated for radiotelegraphy and radiotelephony respectively by the Radio Regulations.*

(e) “Distress Signal” means a distress signal prescribed by the Radio Regulations.

(f) “Qualified Operator” means a person holding an appropriate certificate complying with the provisions of the Radio Regulations.

(g) An existing installation is one already installed on board a ship at the time the present Convention comes into force.

(h) A new installation is an installation which replaces an existing installation or one installed on a ship after the date on which the present Convention comes into force.

Regulation 3*Radiotelegraph Installation*

Passenger ships irrespective of size and cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, unless exempted under Regulation 5, shall be fitted with a radiotelegraph installation complying with the provisions of Regulations 9 and 10.

* NOTE.—The frequencies prescribed at the present time are 500 kc/s (Radiotelegraphy) and, when the Radio Regulations annexed to the International Telecommunication Convention (Atlantic City, 1947) come into force, 2,182 kc/s (Radiotelephony).

CHAPITRE IV.—RADIOTELEGRAPHIE ET RADIOTELEPHONIE

PARTIE A.—APPLICATION ET DEFINITIONS

Règle 1

Application

(a) Le présent Chapitre, à moins de dispositions expresses contraires, s'applique à tous les navires auxquels s'applique la Convention.

(b) Aucune disposition de ce Chapitre ne pourra empêcher un navire ou une embarcation rescapée d'employer tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.

Règle 2

Définitions

Pour l'application du présent Chapitre, à moins de dispositions expresses contraires—

(a) L'expression "Règlement des Radiocommunications" désigne le Règlement général des Radiocommunications annexé à la Convention Internationale des Télécommunications (Madrid 1932) ou tout règlement qui y a été substitué, ou qui pourra y être substitué dans l'avenir à un moment quelconque.

(b) L'expression "Signal d'Alarme" désigne le signal d'alarme automatique prescrit par le Règlement des Radiocommunications relatif à la Radiotélégraphie.

(c) L'expression "Auto-Alarme" désigne un appareil automatique d'alarme qui est déclenché par le signal d'alarme, et aura été approuvé par l'Administration.

(d) L'expression "Fréquences de détresse" désigne les fréquences respectivement assignées à la Radiotélégraphie et à la Radiotéléphonie par le Règlement des Radiocommunications.*

(e) L'expression "Signal de détresse" désigne un signal de détresse prescrit par le Règlement des Radiocommunications.

(f) L'expression "Opérateur qualifié" désigne une personne possédant le certificat requis conformément aux dispositions du Règlement des Radiocommunications.

(g) Une installation existante est une installation déjà en place au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

(h) Une installation nouvelle est une installation qui remplacera une installation existante ou qui sera installée sur un navire après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Règle 3

Installations radiotélégraphiques

Les navires à passagers, quelle que soit leur dimension, et les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1,600 tonneaux doivent, à moins qu'ils n'en soient exemptés par la Règle 5, être pourvus d'une installation radiotélégraphique conforme aux dispositions des Règles 9 et 10.

* N.B.—La fréquence prescrite est actuellement de 500 kcs. Radiotélégraphie. Elle sera de 2,182 kcs. en Radiotéléphonie lorsque le Règlement des Radiocommunications (Atlantic City, 1947) entrera en vigueur.

Regulation 4*Radiotelephone Installation*

Cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage, unless fitted with a radiotelegraph installation complying with the provisions of Regulations 9 and 10, shall, provided they are not exempted under Regulation 6, be fitted with a radiotelephone installation complying with the provisions of Regulation 15.

Regulation 5*Exemptions from Regulation 3*

(a) The Contracting Governments consider it highly desirable not to deviate from the application of Regulation 3, nevertheless each Administration may grant to individual passenger and cargo ships belonging to its country exemptions of a partial and/or conditional nature, or complete exemption from the requirements of Regulation 3.

(b) The exemptions permitted under paragraph (a) of this Regulation shall be granted only to a ship engaged on a voyage where the maximum distance of the ship from the shore, the length of the voyage, the absence of general navigational hazards, and other conditions affecting safety are such as to render the full application of Regulation 3 unreasonable or unnecessary.

(c) Each Administration shall submit to the Organisation as soon as possible after the first of January in each year a report showing all exemptions granted under sub-paragraphs (a) and (b) of this Regulation during the previous calendar year.

Regulation 6*Exemptions from Regulation 4*

Each Administration may, if it considers that the route and conditions of the voyage are such as to render a radiotelephone installation unreasonable or unnecessary, exempt ships belonging to its country from the requirements of Regulation 4.

PART B.—WATCHES**Regulation 7***Watches—Radiotelegraph*

(a) (i) Each ship which in accordance with Regulation 3 is required to be fitted with a radiotelegraph installation shall, while at sea, carry at least one qualified operator* and, if not fitted with an auto alarm, shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, listen continuously on the radiotelegraph distress frequency in the medium frequency band by means of a qualified operator using some aural method.

(ii) However, in order to permit the installation of auto alarms developed in accordance with the specification in Regulation 11 in existing passenger ships below 3,000 tons gross tonnage and existing cargo ships below 5,500 tons gross tonnage, not fitted with an auto alarm, Administrations may on such ships permit the hours of listening to be limited to those shewn in paragraphs (b)

* NOTE.—In some countries called radio officer.

Règle 4*Installations radiotéléphoniques*

Les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, mais inférieure à 1,600 tonneaux, à moins d'être pourvus d'une installation radiotélégraphique, conformément aux dispositions des Règles 9 et 10, doivent, s'ils n'en sont pas exemptés aux termes de la Règle 6, être pourvus d'une installation radiotéléphonique conformément aux dispositions de la Règle 15.

Règle 5*Exemption des Prescriptions de la Règle 3*

(a) Les Gouvernements Contractants estiment qu'il est particulièrement indiqué de ne pas s'écarter des dispositions de la Règle 3; cependant chaque Administration aura le droit d'accorder à certains navires à passagers et à certains navires de charge appartenant à son pays, des exemptions de caractère partiel et/ou conditionnel, ou même une exemption totale des prescriptions de la Règle 3.

(b) Les exemptions accordées en vertu du paragraphe (a) de la présente Règle ne seront accordées qu'à des navires effectuant un voyage au cours duquel la distance maxima à laquelle le navire s'éloignera de la côte, la longueur du voyage, l'absence des risques habituels de la navigation et autres conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale de la Règle 3 n'est ni raisonnable ni nécessaire.

(c) Chaque Administration soumettra à l'Organisation, dès que possible, après le 1^{er} janvier de chaque année un rapport indiquant toutes les exemptions accordées en vertu des alinéas (a) et (b) de la présente Règle, au cours de l'année civile précédente.

Règle 6*Exemption des Prescriptions de la Règle 4*

Toute Administration peut, si elle estime que la route suivie et les conditions du voyage sont telles qu'une installation radiotéléphonique n'est ni raisonnable ni nécessaire, exempter des navires appartenant à son pays des prescriptions de la Règle 4.

PARTIE B.—SERVICES D'ÉCOUTE**Règle 7***Services d'écoute radiotélégraphiques*

(a) (i) Tout navire qui, conformément aux dispositions de la Règle 3, doit être obligatoirement pourvu d'une installation radiotélégraphique, doit avoir à bord, lorsqu'il est à la mer, au moins un opérateur qualifié† et, s'il n'est pas muni d'un auto-alarme, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (d) de la présente Règle, assurer un service d'écoute permanent sur la fréquence de détresse radiotélégraphique dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié effectuant la veille à l'écoute.

(ii) Cependant en vue de permettre l'installation d'auto-alarmes réalisés conformément à la nouvelle spécification contenue dans la Règle 11 les Administrations pourront permettre que les heures d'écoute soient limitées à celles prévues aux paragraphes (b) et (c) (i) de la présente Règle pendant une période n'excédant pas deux ans à partir de la mise en vigueur de la

† N.B.—Appelé dans certains pays: officier-radiotélégraphiste.

and (c) (i) of this Regulation for a period not exceeding two years from the date of coming into force of the present Convention.

Passenger Ships

(b) Each passenger ship which in accordance with Regulation 3 is required to be fitted with a radiotelegraph installation, if fitted with an auto alarm shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, and while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency in the medium frequency band by means of a qualified operator using some aural method, as follows:—

- (i) if carrying or certificated to carry 250 passengers or less, at least 8 hours listening a day in the aggregate;
- (ii) if carrying or certificated to carry more than 250 passengers and engaged on a voyage exceeding 16 hours duration between two consecutive ports, at least 16 hours listening a day in the aggregate. In this case the ship shall carry at least two qualified operators;
- (iii) if carrying or certificated to carry more than 250 passengers and engaged on a voyage of less than 16 hours duration between two consecutive ports, at least 8 hours listening a day in the aggregate.

Cargo Ships

(c) (i) Each cargo ship which in accordance with Regulation 3 is required to be fitted with a radiotelegraph installation, if fitted with an auto alarm shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation and, while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency in the medium frequency band by means of a qualified operator using some aural method, as follows:—

- (a) if of 5,500 tons gross tonnage and upwards, for at least 8 hours a day in the aggregate;
 - (b) if of 1,600 tons gross tonnage and upwards but less than 5,500 tons gross tonnage for at least 8 hours a day in the aggregate. Administrations which on account of their special conditions find it impracticable to impose 8 hours listening shall take steps to ensure the maximum hours of listening possible and not less than 2 hours a day in the aggregate.*
- (ii) Each cargo ship of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage and fitted with a radiotelegraph installation as a consequence of Regulation 4, shall carry at least one qualified operator and shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, and while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency in the medium frequency band, by means of a qualified operator using some aural method, during such periods as may be determined by the Administration.

(d) During the period when a qualified operator is required by this Regulation to listen on the distress frequency the operator may discontinue

* NOTE: The Netherlands Administration find it impracticable to comply entirely with this sub-paragraph, in respect of cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards but less than 3,500 tons gross tonnage. Nevertheless this Administration agrees to take steps to ensure the maximum possible hours of listening in such ships.

présente Convention, sur les navires à passagers existants de moins de 3000 tonneaux et sur les navires de charge existants de moins de 5500 tonneaux, qui ne seraient pas déjà pourvus d'un auto-alarme.

Navires à passagers

(b) Tout navire à passagers qui doit être obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique en vertu de la Règle 3 doit s'il est pourvu d'un auto-alarme, sous réserve des dispositions figurant au paragraphe (d) de la présente Règle et tant qu'il est à la mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotélégraphique dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié effectuant la veille à l'écoute dans les conditions suivantes:—

- (i) s'il transporte ou est autorisé à transporter jusqu'à 250 passagers, un total d'au moins 8 heures d'écoute par jour;
- (ii) s'il transporte ou est autorisé à transporter plus de 250 passagers et s'il effectue un voyage entre deux ports consécutifs dont la durée dépasse 16 heures, un total d'au moins 16 heures d'écoute par jour. Dans ce cas le navire devra avoir à bord au moins deux opérateurs qualifiés;
- (iii) s'il transporte ou est autorisé à transporter plus de 250 passagers et s'il effectue un voyage entre deux ports consécutifs d'une durée de moins de 16 heures, un total d'au moins 8 heures d'écoute par jour.

Navires de charge

(c) (i) Tout navire de charge qui, conformément à la Règle 3, doit être pourvu d'une installation radiotélégraphique, s'il est muni d'un auto-alarme, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (d) de la présente Règle et lorsqu'il est à la mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotélégraphique, dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié effectuant la veille à l'écoute dans les conditions suivantes:—

- (a) à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5500 tonneaux, pendant au moins 8 heures par jour au total;
- (b) à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1600 tonneaux mais inférieure à 5500 tonneaux, pendant au moins huit heures par jour au total. Les Administrations qui, en raison de conditions qui leur sont particulières, se trouvent dans l'impossibilité d'imposer un service d'écoute de 8 heures devront prendre des dispositions pour assurer le nombre maximum possible d'heures d'écoute, qui ne sera pas inférieur à 2 heures par jour au total.(*)

(ii) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux mais inférieure à 1600 tonneaux, pourvu d'une installation radiotélégraphique par application de la Règle 4, doit avoir à bord au moins un opérateur qualifié et doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (d) de la présente Règle et lorsqu'il est à la mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotélégraphique, dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié faisant la veille à l'écoute, pendant les périodes qui pourront être prescrites par l'Administration.

(d) Aux heures où un opérateur qualifié devra, en vertu de la présente Règle, écouter sur la fréquence de détresse, cet opérateur pourra interrompre

* N.B.—L'Administration des Pays-Bas estime pratiquement impossible de se conformer entièrement aux termes de cet alinéa, en ce qui concerne les navires de charge de 1,600 tonneaux de jauge brute et au-dessus, et de moins de 3,500 tonneaux de jauge brute. Néanmoins, cette Administration est d'accord pour prendre des mesures destinées à assurer le nombre maximum possible d'heures d'écoute à bord de ces navires.

such listening during the time when he is handling traffic on other frequencies, or performing other essential radio duties, but only if it is impracticable to listen by some aural means such as split headphones or loud speaker. When this aural listening is impracticable, the auto alarm if fitted shall be in operation. The provisions of this paragraph shall not relieve the ship from compliance with the provisions of the Radio Regulations in regard to the "silence periods".

(e) In all ships fitted with an auto alarm this auto alarm shall, while the ship is at sea, be in operation whenever there is no listening being done under paragraphs (b), (c) or (d).

(f) The listening periods provided for by this Regulation, including those which are determined by the Administration, should be maintained preferably during periods prescribed for radiotelegraph service by the Radio Regulations.

Regulation 8

Watches—Radiotelephone

Each ship which is fitted with a radiotelephone installation in accordance with Regulation 4 shall, for safety purposes, carry at least one qualified operator (who may be a member of the crew holding only a certificate for radiotelephony) and shall, while at sea, listen on the radiotelephone distress frequency in the medium frequency band during such periods as may be determined by the Administration.

PART C.—TECHNICAL REQUIREMENTS

Regulation 9

Radiotelegraph Stations

(a) The ship's radiotelegraph station shall be so located that no harmful interference from extraneous mechanical or other noise will be caused to the proper reception of radio signals. The station shall be placed as high in the ship as is practicable, so that the greatest possible degree of safety may be secured.

(b) There shall be provided between the radiotelegraph operating room and the bridge and one other place, if any, from which the ship is navigated, an efficient two-way system for calling and voice communication which shall be independent of the main communication system on the ship.

(c) A reliable clock, equipped with a dial not less than 5 inches in diameter and provided with a concentric seconds hand, shall be securely mounted in the radiotelegraph operating room in such a position that the entire dial can be easily and accurately observed by the operator from the telegraph operating position and the auto alarm testing position.

(d) A reliable emergency light shall be provided in the radiotelegraph operating room permanently arranged so as to provide satisfactory illumination of the operating controls of the main and emergency radiotelegraph installations and of the clock required by paragraph (c) of this Regulation.

(e) If a separate emergency radiotelegraph operating room is provided the requirements of paragraphs (b), (c) and (d) shall apply to it.

(f) The ship's radiotelegraph station shall be provided with such spare parts, tools and testing equipment as will enable the radiotelegraph installation to be maintained in efficient working condition while at sea.

ce service, lorsqu'il assurera le service du trafic sur d'autres fréquences, ou accomplira d'autres fonctions essentielles relatives à la Radio ; il ne pourra le faire que si en pratique il lui est impossible d'assurer l'écoute par quelque autre moyen, tels que : casque à deux branchements ou haut-parleur. Si cette veille à l'écoute est impossible dans la pratique, l'auto-alarme, s'il y en a un à bord, devra être mis en service. Les dispositions du présent paragraphe ne dispensent pas le navire de se conformer aux dispositions du Règlement des Radiocommunications relatives "aux périodes de silence."

(e) A bord de tous les navires munis d'un auto-alarme, cet auto-alarme devra, lorsque le navire est à la mer, être mis en service à tous les moments où il ne sera pas effectué de veille en vertu du paragraphe (b), (c) ou (d).

(f) Les périodes d'écoute prévues par la présente Règle, y compris celles fixées par l'Administration, devront être observées de préférence aux heures fixées par le Règlement des Radiocommunications pour la service radiotélégraphique.

Règle 8

Service d'Écoute—Radiotéléphonie

Tout navire muni d'une installation radiotéléphonique, conformément à la Règle 4, doit, pour des raisons de sécurité, avoir à bord au moins un opérateur qualifié (qui pourra être un membre de l'équipage ne possédant qu'un certificat de Radiotéléphoniste) et assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotéléphonique, dans la bande des fréquences moyennes, pendant les périodes qui pourront être fixées par l'Administration.

PARTIE C.—CONDITIONS TECHNIQUES REQUISES

Règle 9

Stations de Radiotélégraphie

(a) La station de radiotélégraphie doit être placée de telle manière qu'aucun brouillage nuisible provenant d'un bruit extérieur, d'origine mécanique ou autre, n'empêche une réception convenable des signaux radiotélégraphiques. La station doit être placée aussi haut que possible sur le navire afin d'assurer la plus grande sécurité possible.

(b) On doit prévoir entre la cabine de radiotélégraphie et la passerelle et un autre endroit, s'il en existe, d'où l'on dirige le navire, une liaison bilatérale, efficace pour appeler et converser, qui doit être indépendante du réseau principal du navire.

(c) Une pendule d'un fonctionnement sûr dont le diamètre de cadran ne sera pas inférieur à 12.5 cm (ou 5 pouces), munie d'une aiguille centrale battant la seconde, sera solidement fixée dans la cabine de radiotélégraphie. Sa position doit être telle que le cadran entier puisse être observé facilement et avec précision par l'opérateur, de la position de travail télégraphique et de la position d'essai de l'auto-alarme.

(d) La cabine de radiotélégraphie doit avoir un éclairage de secours d'un fonctionnement sûr, installé en permanence de façon à fournir un éclairage satisfaisant des appareils de commande et de contrôle des installations principales et de secours ainsi que de la pendule exigée par le paragraphe (c) de la présente Règle.

(e) S'il existe une cabine de radiotélégraphie de secours distincte, elle doit être soumise aux dispositions des paragraphes (b), (c) et (d).

(f) La station de radiotélégraphie du navire doit être pourvue des pièces de rechange, de l'outillage et des appareils de contrôle nécessaires pour maintenir en bonne condition de fonctionnement l'installation radiotélégraphique pendant que le navire est à la mer.

Regulation 10

Radiotelegraph Installations

(a) Except as otherwise expressly provided in this Regulation—

- (i) The radiotelegraph installation shall comprise a main installation and an emergency (reserve) installation, electrically separate and electrically independent of each other.
- (ii) A main and an emergency aerial shall be provided and installed, provided that the Administration may except any ship from the provision of an emergency aerial if it is satisfied that the fitting of such an aerial is impracticable or unreasonable, but in such case a spare aerial completely assembled for immediate replacement shall be carried.

The main aerial shall be suitably protected against breakage caused by whipping of the mast or masts.

- (iii) The main installation shall include a main transmitter, main receiver, and main source of energy.
- (iv) The emergency (reserve) installation shall include an emergency transmitter, emergency receiver, and emergency source of energy.

(b) In the case of existing installations on passenger ships the application of the requirement for a separate emergency transmitter and a separate emergency source of energy may, if the main transmitter and main source of energy comply with all the requirements for the emergency transmitter and emergency source of energy as defined in this Regulation, be delayed for a period not exceeding three years from the coming into force of the present Convention.

(c) In the case of—

- (i) existing installations on cargo ships, and
- (ii) new installations on cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage,

if the main transmitter and main source of energy comply with all the requirements for the emergency transmitter and the emergency source of energy, the latter are not obligatory.

(d) The main and emergency (reserve) installations shall be capable of being quickly connected with either the main aerial or the emergency aerial if installed.

(e) All parts of the emergency (reserve) installation shall be placed as high in the ship as is practicable so that the greatest possible degree of safety may be secured.

(f) The main and emergency (reserve) transmitters shall be capable of transmitting on the radiotelegraph frequency, and of using a class of emission, assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band, and shall have a depth of modulation of not less than 70 per cent. In addition, the main transmitter shall be capable of transmitting on the frequencies, and of using a class of emission, assigned by the Radio Regulations for the purpose of safety of navigation in the medium frequency band.

(g) In new installations the main and emergency (reserve) transmitters shall have a note frequency of more than 450 and less than 1,350 cycles per second.

Règle 10

Installations radiotélégraphiques

(a) Sauf dispositions expresses contraires de la présente Règle :

- (i) L'installation radiotélégraphique doit comprendre une installation principale et une installation de secours (réserve), électriquement séparées et électriquement indépendantes l'une de l'autre.
- (ii) Un aérien principal et un aérien de secours doivent être prévus et installés, étant entendu toutefois que l'Administration peut exempter tout navire des prescriptions relatives à l'aérien de secours si elle considère que l'installation de cet aérien n'est ni praticable ni raisonnable. Mais en ce cas on doit prévoir à bord un aérien de secours complètement assemble, en vue d'un remplacement immédiat.

L'aérien principal doit être correctement protégé d'une rupture causée par les vibrations du ou des mâts.

- (iii) L'installation principale doit comprendre un émetteur principal, un récepteur principal et une source principale d'énergie.
- (iv) L'installation de secours (réserve) doit comprendre un émetteur de secours, un récepteur de secours et une source d'énergie de secours.

(b) Pour les installations existantes sur les navires à passagers et dans le cas où l'émetteur principal et la source d'énergie principale remplissent toutes les conditions requises de l'émetteur de secours et de la source d'énergie de secours, tels qu'ils sont définis dans la présente Règle, l'application de la prescription concernant l'existence d'un émetteur de secours séparé et d'une source d'énergie de secours séparée peut être différée pendant une période n'excédant pas trois ans à partir de la mise en vigueur de la présente Convention.

(c) En ce qui concerne :

- (i) les installations existantes sur les navires de charge,
- (ii) les installations nouvelles sur les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux mais inférieure à 1,600 tonneaux,

si l'émetteur principal et la source d'énergie principale remplissent toutes les conditions requises pour l'émetteur de secours et pour la source d'énergie de secours, ces derniers ne sont pas obligatoires.

(d) Les installations principales et de secours doivent pouvoir être connectées rapidement soit avec l'aérien principal, soit avec l'aérien de secours, s'il en existe un.

(e) Tous les éléments de l'installation de secours (réserve) doivent être placés sur le navire aussi haut que possible pour assurer la plus grande sécurité possible.

(f) L'émetteur et l'émetteur de secours (réserve) doivent pouvoir émettre sur la fréquence radiotélégraphique, et utiliser une classe d'émission, assignées par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la détresse et doivent avoir un taux de modulation d'au moins 70 pour cent. De plus, l'émetteur principal doit pouvoir émettre sur les fréquences et utiliser une classe d'émission assignées par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la sécurité de la navigation.

(g) Dans les installations nouvelles, l'émetteur principal et l'émetteur de secours (réserve) doivent avoir une fréquence de modulation supérieure à 450 et inférieure à 1,350 cycles par seconde.

(h) The main and emergency (reserve) transmitters shall have a minimum normal range as specified below, that is to say, they must be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship by day and under normal conditions and circumstances over the specified ranges.* (Clearly perceptible signals will normally be received if the R.M.S. value of the field strength at the receiver is at least 50 microvolts per metre.)

	Minimum normal range in miles	
	Main transmitter	Emergency transmitter
All passenger ships, and cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and over	150	100
Cargo ships below 1,600 tons gross tonnage	100	75

(i) (i) The main and emergency receivers shall be capable of receiving the radiotelegraph frequency, and the classes of emission, assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band.

(ii) In addition, the main receiver shall permit of the reception of such of the frequencies and classes of emission used for the transmission of time signals, meteorological messages and such other communications relating to safety of navigation as may be considered necessary by the Administration.

(iii) The auto alarm receiver may be used as the emergency receiver.

* In the absence of a direct measurement of the field strength the following data may be used as a guide for approximately determining the normal range:—

Normal range in miles	Metre-amperes†	Total aerial power (watts)‡
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

† This figure represents the product of the maximum height of the aerial above the deepest load water line in metres and the aerial current in amperes (R.M.S. value).

The values given in the second column of the table correspond to an average value of the ratio

$$\frac{\text{effective aerial height}}{\text{maximum aerial height}} = 0.47$$

This ratio varies with local conditions of the aerial and may vary between about 0.3 and 0.7.

‡ The values given in the third column of the table correspond to an average value of the ratio

$$\frac{\text{radiated aerial power}}{\text{total aerial power}} = 0.08$$

This ratio varies considerably according to the values of effective aerial height and aerial resistance.

(h) Les émetteurs principal et de secours (réserve) doivent avoir une portée normale minimum telle qu'elle est spécifiée ci-dessous, c'est-à-dire qu'ils doivent pouvoir transmettre aux distances spécifiées des signaux clairement perceptibles de navire à navire, de jour, et dans des conditions et des circonstances normales.* (Des signaux clairement perceptibles doivent normalement pouvoir être reçus si la valeur efficace de l'intensité de champ au récepteur est au moins de 50 microvolts par mètre.)

	Portée minimum normale en mille marins	
	Émetteur principal	Émetteur de secours
Tous navires à passagers, et navires de charge de 1,600 tonneaux et au-dessus	150	100
Navires de charge de moins de 1,600 tonneaux	100	75

(i) (i) Le récepteur principal et le récepteur de secours doivent pouvoir recevoir sur la fréquence radiotélégraphique et dans les classes d'émissions assignées par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la détresse.

(ii) En outre, le récepteur principal doit permettre la réception des fréquences et des classes d'émissions utilisées pour la transmission des signaux horaires, des messages météorologiques et de toutes autres communications relatives à la sécurité de la navigation que l'Administration peut considérer comme nécessaires.

(iii) Le récepteur de l'auto-alarme peut tenir lieu de récepteur de secours.

* En l'absence d'une mesure directe de l'intensité de champ, les données suivantes peuvent servir de guide pour déterminer approximativement la portée normale:

Portée normale en milles marins	Mètre-Ampères†	Puissance totale dans l'aérien (watts)‡
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

† Ce nombre représente le produit de la hauteur maximum, exprimée en mètres, de l'aérien au-dessus de la ligne de charge maximum par le courant de l'aérien exprimé en ampères (valeur efficace).

Les valeurs données dans la table (colonne 2) correspondent à une valeur moyenne du rapport:

$$\frac{\text{hauteur effective d'aérien}}{\text{hauteur maximum d'aérien}} = 0,47$$

Ce rapport varie avec les conditions locales de l'aérien et peut varier entre 0,3 et 0,7 environ.

‡ Les valeurs données par le tableau (colonne 3) correspondent à une valeur moyenne du rapport:

$$\frac{\text{puissance rayonnée par l'aérien}}{\text{puissance totale dans l'aérien}} = 0,80$$

Ce rapport varie considérablement suivant les valeurs de la hauteur effective et de la résistance de l'aérien.

(j) The main receiver shall have sufficient sensitivity to produce signals in headphones or by means of a loudspeaker when the receiver input is as low as 100 microvolts. The emergency receiver shall have the same sensitivity except in cases where an approved auto alarm is used as the emergency receiver.

(k) There shall be available at all times, while the ship is at sea, a supply of electrical power sufficient for operating the main installation over the normal range required by paragraph (h) of this Regulation as well as for the purpose of charging any batteries forming part of the radiotelegraph installation. The voltage of the supply for the main installation shall be maintained as near the rated voltage as possible, and if practicable within ± 10 per cent.

(l) The emergency (reserve) installation shall be provided with a source of energy independent of the propelling power of the ship and of the ship's electricity system. The source of energy shall preferably consist of accumulator batteries and shall under all circumstances be capable of being put into operation rapidly and of operating the emergency (reserve) transmitter and receiver for at least six hours continuously under normal working conditions besides any of the additional loads mentioned below.

(m) The emergency source of energy may be used only to supply :

- (i) the emergency installation and the automatic alarm signal keying device specified in paragraph (s) of this Regulation;
- (ii) the emergency light specified in paragraph (d) of Regulation 9;
- (iii) the auto alarm; and
- (iv) the direction finder.

(n) Notwithstanding the provisions of paragraph (m) of this Regulation, in cargo ships, an Administration may authorise the use of the emergency source of energy for a small number of low-power emergency circuits which are wholly confined to the upper part of the ship, such as emergency lighting on the boat deck, on condition that these can be readily disconnected if necessary.

(o) The emergency source of energy and its switchboard shall be readily accessible to the radio operator and shall wherever possible be placed in close proximity to a radio room.

(p) While the ship is at sea, accumulator batteries, whether forming part of the main installation or emergency (reserve) installation, shall be brought up to the normal fully-charged condition daily.

(q) The radiotelegraph installation shall be provided with a device permitting changeover from transmission to reception and *vice versa* without manual switching. The application of this requirement may be delayed for one year after the date of the coming into force of the present Convention.

(r) All steps shall be taken to eliminate so far as is possible the causes of, and to suppress, radio interference from electrical and other apparatus on board.

(s) In addition to means for manually transmitting the auto alarm signal, an automatic alarm signal keying device shall be provided, capable of automatically keying the main and the emergency (reserve) installation so as to transmit the alarm signal. If electrically operated, this keying device shall be capable of operation from the emergency power supply. The application of this requirement may be delayed for two years after the date of the coming into force of the present Convention.

(j) Le récepteur principal doit avoir une sensibilité suffisante pour donner des signaux dans les écouteurs ou dans un haut-parleur, même lorsque la tension d'entrée du récepteur n'est que de 100 microvolts. Le récepteur de secours doit avoir la même sensibilité excepté dans les cas où un système agréé d'auto-alarme est utilisé comme récepteur de secours.

(k) Une alimentation d'énergie électrique, suffisante pour faire fonctionner l'installation principale, à la portée normale requise par le paragraphe (h) de la présente Règle aussi bien que pour charger toutes les batteries d'accumulateurs faisant partie de l'installation radiotélégraphique, doit être disponible à tout moment pendant que le navire est à la mer. La tension de l'alimentation de l'installation principale doit être maintenue aussi près que possible de la tension normale, et si possible à ± 10 pour cent près.

(l) L'installation de secours (réserve) doit être munie d'une source d'énergie indépendante de celle de la puissance propulsive du navire et de son réseau électrique. Cette source doit être constituée de préférence par des batteries d'accumulateurs et doit en toutes circonstances pouvoir être mise en marche rapidement et faire fonctionner l'émetteur et le récepteur de secours (réserve) dans des conditions normales d'exploitation, pendant au moins six heures consécutives, et, en outre, toutes les autres charges supplémentaires mentionnées plus bas.

(m) La source d'énergie de secours ne doit être utilisée que pour alimenter :

- (i) l'installation de secours et le dispositif de manipulation automatique du signal d'alarme spécifié au paragraphe (s) de la présente Règle;
- (ii) l'éclairage du signal d'alarme spécifié au paragraphe (d) de la Règle 9;
- (iii) l'auto-alarme; et
- (iv) le radiogoniomètre.

(n) Nonobstant les prescriptions du paragraphe (m) de la présente Règle, une Administration peut, en ce qui concerne les navires de charge, autoriser l'usage de la source d'énergie de secours pour alimenter un petit nombre de circuits de secours de faible puissance entièrement localisés à la partie supérieure du navire, à la condition que ces circuits puissent être facilement coupés, si nécessaire.

(o) La source d'énergie de secours et son tableau de distribution doivent être facilement accessibles à l'opérateur de radiotélégraphie et doivent, quand cela est possible, se trouver dans le voisinage immédiat de la cabine de radiotélégraphie.

(p) Pendant que le navire est à la mer, les batteries d'accumulateurs, qu'elles fassent partie de l'installation principale ou de l'installation de secours (réserve), doivent être chaque jour chargées à pleine charge.

(q) L'installation radiotélégraphique doit être munie d'un dispositif permettant le passage de l'émission à la réception et vice-versa sans commutation manuelle. L'application de cette prescription peut être différée pendant une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(r) On prendra toutes dispositions utiles pour éliminer autant que possible les causes de brouillage radioélectriques provenant des appareils électriques et des autres appareils du bord et pour supprimer ce brouillage.

(s) Pour émettre le signal d'alarme, on doit prévoir, outre les moyens d'émission manuelle, un appareil de manipulation automatique capable d'actionner l'installation principale et l'installation de secours (réserve). Si ce dispositif de manipulation est commandé électriquement, il doit pouvoir fonctionner sur la source d'énergie de secours. L'application de cette prescription peut être différée pendant deux ans à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(t) At sea, if not used for communications, the emergency transmitter shall be tested daily using a suitable artificial aerial, and at least once during each voyage using the emergency aerial if installed. The emergency power supply shall also be tested daily.

(u) Notwithstanding the provisions of Regulation 4, an Administration may, in the case of cargo ships below 1,600 tons gross tonnage, relax the full requirements of Regulation 9 and this Regulation, provided that the standard of the installation shall in no case fall below the equivalent of that prescribed under Regulation 15 for radiotelephone installations so far as applicable.

Regulation 11

Auto Alarms

(a) Any new type of auto alarm which is approved after the date of coming into force of the present Convention for use in accordance with the present Regulations shall comply with the following minimum requirements:—

- (i) In the absence of interference of any kind it must be capable of being operated, without manual adjustment, by any alarm signal transmitted on the radiotelegraph distress frequency in the medium frequency band using the classes of emission assigned by the Radio Regulations for the alarm signal, provided that the frequency does not vary more than 8 kc/s from the nominal frequency and the strength of the signal at the receiver input is greater than 100 microvolts and less than 1 volt.
- (ii) In the absence of interference of any kind it shall be operated by either three or four consecutive dashes when the dashes vary in length from 3.5 to as near 6 seconds as possible and the spaces vary in length between 1.5 seconds and the lowest practicable value, preferably not greater than 10 milliseconds.
- (iii) It must not be actuated by atmospherics or by any signal other than the alarm signal, provided that the received signals do not in fact constitute a signal falling within the tolerance limits indicated in (ii).
- (iv) The selectivity of the auto alarm shall be such as to provide a practically uniform sensitivity within 8 kc/s on each side of the distress frequency and to provide outside this band a sensitivity which decreases as rapidly as possible, in conformity with the best engineering practice.
- (v) If practicable, the auto alarm in the presence of atmospherics or interfering signals shall automatically adjust itself so that within a reasonably short time it approaches the condition in which it can most readily distinguish the alarm signal.
- (vi) When operated by an alarm signal, or in the event of failure of the apparatus, the auto alarm shall cause a continuous audible warning to be given in the radiotelegraph operating room, in the radio operator's cabin, and on the bridge. If practicable, warning shall also be given in the case of failure of any part of the whole alarm receiving system. Only one switch for stopping the warning shall be provided and this shall be situated in the radiotelegraph operating room.
- (vii) For the purpose of regularly testing the auto alarm, the apparatus shall include a generator pre-tuned to the distress frequency and a keying device by means of which an alarm signal of the minimum strength indicated in (i) is produced.

(t) Pendant que le navire est à la mer, l'émetteur de secours, s'il n'est pas utilisé pour les communications, doit être essayé chaque jour sur une antenne fictive convenable, et une fois au moins pendant chaque voyage sur l'aérien de secours s'il est monté. La source d'énergie de secours doit aussi être essayée chaque jour.

(u) Nonobstant les prescriptions du Règlement 4 une Administration peut, en ce qui concerne les navires de charge de moins de 1,600 tonneaux de jauge brute, admettre des atténuations à la Règle 9 et à la présente Règle, pourvu qu'en aucun cas la qualité de l'installation ne puisse être inférieure au niveau exigé par la Règle 15 pour les installations radiotéléphoniques, dans la mesure où cette Règle est applicable.

Règle 11

Auto-Alarmes

(a) Tout nouveau type d'auto-alarme qui sera approuvé après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, pour être utilisé conformément à la présente Règle, devra répondre aux conditions minimum suivantes :

- (i) En l'absence de brouillage de toute nature, il doit être mis en action, sans réglage manuel, par tout signal d'alarme transmis sur la fréquence radiotélégraphique de détresse en utilisant les classes d'émission assignées dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications pour le signal d'alarme, pourvu que la fréquence ne s'écarte pas de plus de 8 kcs. de la fréquence nominale et que l'intensité du signal à l'entrée du récepteur soit supérieure à 100 microvolts et inférieure à 1 volt.
- (ii) En l'absence de brouillage de toute nature il doit être actionné par trois ou quatre traits consécutifs quand la durée des traits varie de 3,5 secondes à une valeur aussi proche que possible de 6 secondes et quand la durée de l'intervalle varie entre 1,5 seconde et la plus petite valeur possible ne dépassant pas de préférence 10 milli-secondes.
- (iii) Il ne doit pas être actionné par les atmosphériques ou par tout signal autre que le signal d'alarme pourvu que les signaux reçus ne constituent pas en fait un signal tombant dans les limites de tolérance indiquées en (ii).
- (iv) La sélectivité de l'auto-alarme doit être telle qu'elle produise une sensibilité pratiquement uniforme dans une bande de 8 Kc/s de chaque côté de la fréquence de détresse et, en dehors de cette bande, une sensibilité décroissant aussi rapidement que possible, conformément aux meilleures règles de la technique.
- (v) Si possible, l'auto-alarme en présence d'atmosphériques ou de brouillage, doit automatiquement se régler pour que, dans un délai raisonnablement court, il se rapproche des conditions dans lesquelles le signal d'alarme peut le plus facilement être distingué.
- (vi) Quand l'appareil est actionné par un signal d'alarme ou de défaillance de l'appareil, l'auto-alarme doit produire un avertissement audible continu dans la cabine de radiotélégraphie, dans la cabine des opérateurs et sur la passerelle. Si possible, l'avertissement doit aussi être donné dans le cas d'une défaillance d'un élément quelconque du système récepteur d'alarme. Un seul interrupteur doit permettre de couper l'avertissement et cet interrupteur doit être placé dans la cabine de radiotélégraphie.
- (vii) Aux fins d'essais périodiques de l'auto-alarme, l'appareil doit comprendre un générateur préalablement réglé sur la fréquence de détresse et un dispositif de manipulation permettant de produire un signal d'alarme dont l'intensité minimum est indiquée en (i).

- (viii) The auto alarm shall be capable of withstanding vibration, humidity, and changes of temperature, equivalent to severe conditions experienced on board ships at sea, and shall continue to operate under such conditions.

(b) Before a new type of auto alarm is approved the Administration concerned must be satisfied, by practical tests made under operating conditions equivalent to those obtaining in practice, that the apparatus complies with paragraph (a) of this Regulation.

(c) In ships fitted with an auto alarm the radio operator shall test the efficiency of the auto alarm at least once every 24 hours while at sea and report to the master or the officer on watch on the bridge whether or not it is in working order.

Regulation 12

Direction finders

(a) The direction-finding apparatus required by Regulation 12 of Chapter V shall be efficient and capable of receiving signals with the minimum of receiver noise and of taking bearings from which the true bearing and direction may be determined.

(b) It shall be capable of receiving signals on the medium frequencies assigned by the Radio Regulations for the purposes of distress and direction-finding and for maritime radio beacons.

(c) In the absence of interference the apparatus shall have a sensitivity sufficient to permit of accurate bearings being taken on a signal having a field strength as low as 50 microvolts per metre.

(d) Efficient communication shall be provided between the direction-finding apparatus and the bridge.

(e) All direction finders shall be calibrated to the satisfaction of the Administration on first installation and the calibration shall be verified whenever any changes are made in the position of any aerials or of any structures on deck which might affect appreciably the accuracy of the direction finder. The calibration particulars shall be checked at yearly intervals, or as near thereto as possible. A record shall be kept of the calibrations and of any checks made of their accuracy.

Regulation 13

Radio Equipment for fitting in Motor Lifeboats

(a) The apparatus required by Regulation 25 of Chapter III shall be capable of transmitting and receiving on the radiotelegraph frequency assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band. The transmitter shall be capable of using a class of emission assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band and shall be modulated to a depth of at least 70 per cent. The receiver shall be capable of receiving the classes of emission assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band. In new installations the apparatus shall also be capable of transmitting on the high frequency and the class of emission prescribed for survival craft by the Radio Regulations. An Administration may delay the application of the requirement for high frequency for a period not exceeding one year from the date of coming into force of the present Convention.

(viii) L'auto-alarme doit pouvoir supporter des conditions de vibrations, d'humidité, et des variations de température équivalentes aux conditions sévères rencontrées à bord des navires à la mer, et doit continuer à fonctionner dans de telles conditions.

(b) Avant d'agréer un auto-alarme, l'Administration intéressée doit s'être assurée, par des essais pratiques faits dans des conditions de fonctionnement équivalentes à celles de la pratique, que l'appareil est conforme aux prescriptions du paragraphe (a) de la présente Règle.

(c) Sur les navires munis d'un auto-alarme, l'opérateur de radiotélégraphie doit vérifier l'efficacité de l'auto-alarme au moins une fois toutes les 24 heures pendant que le navire est à la mer et rendre compte au capitaine ou à l'officier de quart sur la passerelle si cet auto-alarme est ou non en ordre de marche.

Règle 12

Radiogoniomètres

(a) Le radiogoniomètre exigé par la Règle 12 du Chapitre V doit être efficace et capable de recevoir des signaux avec le minimum de bruit de récepteur et de prendre des relèvements à partir desquels le relèvement vrai et la direction pourront être déterminés.

(b) Il doit pouvoir recevoir des signaux sur les fréquences moyennes assignées par le Règlement des Radiocommunications pour les besoins de la détresse et de la radiogoniométrie, ainsi qu'aux radiophares maritimes.

(c) En l'absence de brouillage, l'appareil doit avoir une sensibilité suffisante pour permettre de prendre des relèvements précis même sur un signal n'ayant que 50 microvolts par mètre d'intensité de champ.

(d) Un moyen de communication efficace doit être établi entre le radiogoniomètre et la passerelle.

(e) Tous les radiogoniomètres doivent être étalonnés lors de leur installation à la satisfaction de l'Administration et l'étalonnage doit être vérifié chaque fois que des modifications seront apportées à la position de tout aérien ou de toute structure sur le pont, qui pourraient affecter de manière appréciable l'exactitude du radiogoniomètre. Les caractéristiques de l'étalonnage doivent être vérifiées à des intervalles d'une année ou aussi rapprochés que possible d'une année. On tiendra un relevé de ces étalonnages et de toutes les vérifications de leur exactitude.

Règle 13

Équipement radiotélégraphique pour les Embarcations de Sauvetage à moteur

(a) Les appareils exigés par la Règle 25 du Chapitre III doivent pouvoir émettre et recevoir sur la fréquence radiotélégraphique assignée par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la détresse. L'émetteur doit être capable d'utiliser une classe d'émission assignée aux besoins de la détresse, dans la bande des fréquences moyennes, par le Règlement des Radiocommunications, et doit être modulé à un taux d'au moins 70 pour cent. Le récepteur doit être capable de recevoir les classes d'émission assignées aux besoins de la détresse dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications. Dans les installations nouvelles, les appareils doivent aussi pouvoir émettre sur la haute fréquence et dans la classe d'émission prescrite par le Règlement des Radiocommunications pour les embarcations rescapées. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative à la haute fréquence pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(b) The apparatus shall be so designed that it can be used in an emergency by an unskilled person. The transmitter shall be fitted with an automatic keying device for the transmission of the alarm signal and the distress signal, as well as a key for manual transmissions. An Administration may delay the application of the requirement for an automatic keying device for a period not exceeding one year from the date of coming into force of the present Convention.

(c) A fixed-type aerial shall be provided together with means for supporting it at the maximum practicable height. In addition an aerial supported by a kite or balloon shall be provided if practicable.

(d) On the distress frequency the transmitter shall have a minimum normal range (as defined in paragraph (h) of Regulation 10) of 25 miles using the fixed aerial.*

(e) In new installations the note frequency shall be between 450 and 1,350 cycles per second.

(f) The radio apparatus shall be operated from an accumulator battery with sufficient capacity to supply the transmitter for four hours continuously under normal working conditions. If the battery is of a type that requires charging, means shall be available for charging the battery from the ship's power supply. In addition there shall be means for charging the battery after the lifeboat has been launched.

(g) When the power for the radio apparatus and the searchlight are drawn from the same battery, the battery shall have sufficient capacity to provide for the additional load of the searchlight.

(h) At sea a qualified operator shall at weekly intervals bring the battery up to full charge if the battery is of a type which requires charging, and in any case shall test the transmitter using a suitable artificial aerial.

Regulation 14

Lifeboat Portable Radio Apparatus

(a) The apparatus required by Regulation 13 of Chapter III shall be capable of transmitting and receiving on the radiotelegraph frequency assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band. The transmitter shall be capable of using a class of emission assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band and shall be modulated to a depth of at least 70 per cent. The receiver shall be capable of receiving the classes of emission assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band. In new equipment the apparatus shall also be capable of transmitting on the high frequency and the class of emission prescribed for survival craft by the Radio Regulations. An Administration may delay the application of the requirement for high frequency in the case of new equipment for a period not exceeding one year from the date of coming into force of the present Convention.

(b) The apparatus shall be so designed that it may be used in an emergency by an unskilled person. The transmitter shall be fitted with an automatic keying device for the transmission of the alarm signal and the distress signal, as well as a key for manual transmissions. An Administration

* In the absence of a measurement of the field strength, it may be assumed that this range will be obtained if the product of the height of the aerial above the water line and the aerial current is 10 metre-amperes.

(b) Les appareils doivent être conçus de façon à pouvoir être utilisés, en cas d'urgence, par une personne inexpérimentée. L'émetteur doit être muni d'un dispositif de manipulation automatique pour l'émission du signal d'alarme et du signal de détresse, ainsi que d'un manipulateur pour l'émission manuelle. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative à un manipulateur automatique pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(c) Un aérien du type fixe ainsi que les supports nécessaires pour le maintien à la hauteur maximum possible doivent se trouver à bord. En outre, un aérien supporté par un cerf-volant ou un ballon doit se trouver si possible à bord.

(d) Sur la fréquence de détresse l'émetteur doit avoir une portée minimum normale (telle que spécifiée au paragraphe (h) de la Règle 10) de 25 milles en utilisant l'aérien fixe.*

(e) Dans les installations nouvelles, la fréquence de modulation doit être comprise entre 450 et 1,350 cycles par seconde.

(f) L'appareil de radio doit être actionné par une batterie d'accumulateurs d'une capacité suffisante pour alimenter l'émetteur pendant 4 heures consécutives, dans des conditions normales d'exploitation. Si la batterie est d'un modèle à rechargement, on doit disposer de moyens permettant de charger la batterie sur le réseau électrique du navire. En outre, on doit disposer des moyens nécessaires pour charger la batterie après la mise à la mer de l'embarcation.

(g) Lorsque l'énergie nécessaire à l'appareil de radiotélégraphie et au projecteur est fournie par la même batterie, cette batterie doit avoir une capacité suffisante pour pourvoir à la charge supplémentaire occasionnée par le projecteur.

(h) Lorsque le navire est à la mer, un opérateur qualifié doit, chaque semaine, amener à pleine charge la batterie, si elle est d'un modèle à rechargement, et dans tous les cas essayer l'émetteur en utilisant une antenne fictive appropriée.

Règle 14

Appareils radioélectriques portatifs pour Embarcation de Sauvetage

(a) Les appareils exigés par la Règle 13 du Chapitre III doivent pouvoir émettre et recevoir sur la fréquence radiotélégraphique assignée dans la bande des fréquences moyennes, par le Règlement des Radiocommunications, aux besoins de la détresse. L'émetteur doit être capable d'utiliser une classe d'émissions assignée aux besoins de la détresse dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications et doit être modulé à un taux d'au moins 70 pour cent. Le récepteur doit être capable de recevoir les classes d'émissions assignées aux besoins de la détresse dans la bande des fréquences moyenne par le Règlement des Radiocommunications. Dans les équipements nouveaux, l'appareil doit aussi pouvoir émettre sur la haute fréquence et dans la classe d'émission prescrite par le Règlement des Radiocommunications pour les embarcations rescapées. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative à la haute fréquence pour les équipements nouveaux pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(b) Les appareils doivent être conçus de façon à pouvoir être utilisés, en cas d'urgence, par une personne inexpérimentée. L'émetteur doit être muni d'un dispositif de manipulation automatique pour l'émission du signal d'alarme et du signal de détresse, ainsi que d'un manipulateur pour l'émission manuelle.

* A défaut de la mesure de l'intensité du champ, on peut admettre que cette portée sera atteinte si le produit de la hauteur de l'aérien au-dessus du niveau de la mer par l'intensité dans l'aérien est de 10 mètres-ampères.

may delay the application of the requirement for an automatic keying device in the case of new equipment for a period not exceeding one year from the date of coming into force of the present Convention, and in the case of existing equipment for a period not exceeding three years from the date of coming into force of the present Convention.

(c) In new equipment, the note frequency shall be between 450 and 1,350 cycles per second.

(d) The apparatus shall be readily portable, watertight and capable of floating in sea water and also capable of being dropped into the sea without damage.

(e) The transmitter shall have at least 10 watts input to the anode of the final stage, and shall preferably derive its power from a hand generator. If operated from batteries these shall comply with conditions laid down by the Administration to ensure that the batteries are of a durable type and are of sufficient capacity.

(f) An aerial shall be included, either self-supporting or capable of being supported by the mast of the lifeboat at the maximum practicable height.

(g) At sea a qualified operator shall at weekly intervals bring the battery up to full charge if the battery is of a type which requires charging and in any case shall test the transmitter, using a suitable artificial aerial.

(h) For the purpose of this Regulation, new equipment means equipment supplied to a ship after the present Convention comes into force.

Regulation 15

Radiotelephone Installations

(a) The ship's radiotelephone station shall be in the upper part of the ship, and, unless situated on the bridge, there shall be efficient communication with the bridge.

(b) The installation shall be capable of transmitting and receiving radiotelephony on the radiotelephone distress frequency and on at least one other frequency available for maritime radiotelephone stations in the medium frequency band under the Radio Regulations. In normal operation the depth of modulation shall be at least 70 per cent. at peak intensity.

(c) The transmitter shall have a minimum normal range of 150 miles, *i.e.*, it shall be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship by day and under normal conditions and circumstances over this range. (Clearly perceptible signals will normally be received if the R.M.S. value of the field strength produced at the receiver by the unmodulated carrier is at least 25 microvolts per metre).*

(d) The receiver shall have sufficient sensitivity to receive an incoming signal as low as 50 microvolts by means of a loudspeaker.

(e) While the ship is at sea, there shall be available at all times a source of energy sufficient to operate the installation over the normal range required by paragraph (c) of this Regulation. If batteries are provided they shall have sufficient capacity to operate the transmitter and receiver for at least six hours continuously under normal working conditions. In new installations an

* In the absence of field strength measurements it may be assumed that this range will be obtained by a power in the aerial of 15 watts (unmodulated carrier) with an aerial efficiency of 27 per cent.

Une Administration peut différer l'application de la prescription relative au dispositif de manipulation automatique pour les équipements nouveaux pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention, et, pour les équipements existants, pendant une période ne dépassant pas 3 ans à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(c) Dans les équipements nouveaux, la fréquence de modulation doit être comprise entre 450 et 1,350 cycles par seconde.

(d) Les appareils doivent être facilement transportables, étanches et capables de flotter sur l'eau de mer. Ils doivent pouvoir également être jetés à la mer sans être endommagés.

(e) L'émetteur doit fournir au moins 10 watts à l'anode de l'étage final, et doit de préférence être alimenté par un générateur actionné à la main. S'il est alimenté par des batteries, ces dernières doivent être conformes aux spécifications établies par l'Administration pour s'assurer que les batteries sont d'un modèle durable et d'une capacité suffisante.

(f) L'équipement devra comporter un aérien, soit auto-supporté, soit pouvant être supporté par le mât de l'embarcation de sauvetage à la hauteur maximum possible.

(g) Lorsque le navire est à la mer, un opérateur qualifié doit, chaque semaine, amener à pleine charge la batterie, si elle est d'un modèle à rechargement, et dans tous les cas essayer l'émetteur en utilisant une antenne fictive appropriée.

(h) Le cadre de la présente Règle, l'expression "équipement nouveau" désigne un équipement fourni à un navire après la mise en vigueur de la présente Convention.

Règle 15

Installations Radiotéléphoniques

(a) La station de radiotéléphonie du navire doit être située à la partie supérieure du navire et, sauf si elle est placée sur la passerelle, il doit exister un moyen efficace de communication avec ladite passerelle.

(b) L'installation doit pouvoir émettre et recevoir en radiotéléphonie sur la fréquence radiotéléphonique de détresse et au moins sur une autre fréquence disponible pour les stations radiotéléphoniques maritimes dans la bande des moyennes fréquences, d'après le Règlement des Radiocommunications. En exploitation normale, le taux de modulation doit être au moins de 70 pour cent à l'intensité de pointe.

(c) L'émetteur doit avoir une portée normale minimum de 150 milles, c'est-à-dire pouvoir émettre à cette distance des signaux clairement perceptibles de navire à navire, de jour et dans des conditions et des circonstances normales. (Des signaux clairement perceptibles seront normalement reçus si la valeur efficace de l'intensité de champ produite au récepteur par l'onde porteuse non modulée est au moins de 25 microvolts par mètre.)*

(d) Le récepteur doit avoir une sensibilité suffisante pour recevoir en haut-parleur un signal d'entrée d'une intensité aussi basse que 50 microvolts.

(e) Pendant que le navire est à la mer, une source d'énergie suffisante pour faire fonctionner l'installation sur les portées normales prescrites par le paragraphe (c) de la présente Règle doit être disponible à tout instant. Les batteries, s'il en existe, doivent avoir une capacité suffisante pour faire fonctionner l'émetteur et le récepteur pendant au moins six heures consécu-

* A défaut de mesures d'intensité de champ, on peut admettre que cette portée sera obtenue avec une puissance de 15 watts dans l'aérien (onde porteuse non modulée) avec un rendement de l'aérien de 27 pour cent.

emergency source of energy shall be provided in the upper part of the ship unless the main source of energy is so situated.

(f) While at sea the batteries (if provided) shall be kept charged so as to meet the requirement of paragraph (e) of this Regulation.

PART D.—RADIO LOG

Regulation 16

Radio Log

The radio log (diary of the radio service) required by the Radio Regulations shall be kept in the radio operating room during the voyage. It shall be available for inspection by the officers authorised by the Administration to make such inspections. Every radio operator shall enter in the radio log his name, the times at which he goes on and off watch, and all incidents occurring during his watch connected with the radio service which may appear to be of importance to safety of life at sea. In addition to the entries required by the Radio Regulations there shall be entered in the radio log:—

Radiotelegraph Log

- (i) details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries in such form as may be prescribed by the Administration;
- (ii) a daily statement that the requirement of paragraph (p) of Regulation 10 has been fulfilled;
- (iii) details of tests of the emergency transmitter and emergency power supply made under paragraph (t) of Regulation 10;
- (iv) in ships fitted with an auto alarm details of tests made under paragraph (c) of Regulation 11;
- (v) details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries (if applicable), and tests of the transmitters fitted in motor lifeboats, under paragraph (h) of Regulation 13;
- (vi) details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries (if applicable), and tests of lifeboat portable transmitters under paragraph (g) of Regulation 14;

Radiotelephone Log

- (vii) in ships fitted with a radiotelephone installation details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries (if provided), under paragraph (f) of Regulation 15;
- (viii) details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries (if applicable), and tests of lifeboat portable transmitters under paragraph (g) of Regulation 14.

tives dans des conditions normales d'exploitation. Dans les installations nouvelles, on doit prévoir une source d'énergie de secours dans la partie supérieure du navire, à moins que la source principale d'énergie n'y soit déjà située.

(f) Pendant que le navire est à la mer, les batteries, s'il en existe, doivent être maintenues suffisamment chargées pour répondre aux exigences du paragraphe (e) de la présente Règle.

PARTIE D.—JOURNAL DE BORD RADIO

Règle 16

Journal de Bord Radio

Le journal de bord radio (journal du service radiocommunications) exigé par le Règlement des Radiocommunications devra être conservé dans la cabine de radiotélégraphie pendant le voyage. Il devra être tenu pour inspections à la disposition du personnel autorisé par l'Administration à procéder à de telles inspections. Chaque opérateur devra porter au journal de bord radio son nom, les heures où il commence et termine l'écoute ainsi que tous les événements survenant pendant son service intéressant la radio et qui semblent avoir de l'importance pour la sécurité de la vie humaine en mer. Outre les inscriptions exigées par le Règlement des Radiocommunications, les indications suivantes devront figurer au journal de bord radio :

Journal de bord radiotélégraphique

- (i) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, dans la forme prescrite par l'Administration;
- (ii) un rapport journalier mentionnant que les prescriptions du paragraphe (p) de la Règle 10 ont été observées;
- (iii) le détail des essais de l'émetteur de secours et de la source d'énergie de secours effectués conformément au paragraphe (t) de la Règle 10;
- (iv) sur les navires équipés d'auto-alarmer les détails de tous les essais faits conformément au paragraphe (c) de la Règle 11;
- (v) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, s'il y a lieu, et des essais des émetteurs installés dans les embarcations de sauvetage à moteur, conformément au paragraphe (h) de la Règle 13;
- (vi) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, s'il y a lieu, ainsi que des essais de l'émetteur portatif des embarcations de sauvetage selon le paragraphe (g) de la Règle 14.

Journal de Bord Radiotéléphonique

- (vii) sur les navires équipés d'une installation radiotéléphonique une mention détaillée de l'entretien des batteries, s'il en existe, y compris leur chargement, conformément au paragraphe (f) de la Règle 15;
- (viii) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, s'il y a lieu, ainsi que des essais de l'émetteur portatif des embarcations de sauvetage selon le paragraphe (g) de la Règle 14.

CHAPTER V.—SAFETY OF NAVIGATION**Regulation 1***Application*

Notwithstanding the provisions of Regulation 3 of Chapter I, this Chapter, unless otherwise expressly provided in this Chapter, refers to all ships on all voyages, except ships of war.

Regulation 2*Danger Messages*

(a) The master of every ship which meets with dangerous ice, a dangerous derelict, or any other direct danger to navigation, or a tropical storm, is bound to communicate the information by all the means at his disposal to ships in the vicinity, and also to the competent authorities at the first point on the coast with which he can communicate. The form in which the information is sent is not obligatory. It may be transmitted either in plain language (preferably English) or by means of the International Code of Signals (Radio Section). It should be broadcast to all ships in the vicinity and sent to the first point on the coast to which communication can be made, with a request that it be transmitted to the appropriate authorities.

(b) Each Administration will take all steps which it thinks necessary to ensure that when intelligence of any of the dangers specified in paragraph (a) is received, it will be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other Administrations interested.

(c) The transmission of messages respecting the dangers specified is free of cost to the ships concerned.

(d) All messages issued under this Regulation shall be preceded by the Safety Signal, using the procedure as prescribed by the Radio Regulations.

Regulation 3*Information required in Danger Messages*

The following information is desired in danger messages, the time in all cases being Greenwich Mean Time :

(a) Ice, Derelicts and other Direct Dangers to Navigation.

- (i) the kind of ice, derelict or danger observed ;
- (ii) the position of the ice, derelict or danger when last observed ;

(iii) the time and date when the observation was made.

(b) Tropical Storms—(Hurricanes in the West Indies, Typhoons in the China Sea, Cyclones in Indian waters, and storms of a similar nature in other regions).

- (i) A statement that a tropical storm has been encountered. This obligation should be interpreted in a broad spirit, and information transmitted whenever the master has good reason to believe that a tropical storm exists in his neighbourhood.

(ii) Meteorological Information. Each shipmaster should add to his warning message as much of the following meteorological information as he finds practicable:—

—the Greenwich Mean Time, date and position of the ship when the observations were taken ;

CHAPITRE V.—SECURITE DE LA NAVIGATION

Règle 1

Application

Nonobstant les dispositions de la Règle 3 du Chapitre I, le présent Chapitre s'applique, sauf dispositions expresses contraires qui y figureraient, à tous les navires, excepté les navires de guerre, pour tous les voyages.

Règle 2

Messages de Dangers

(a) Le capitaine de tout navire se trouvant en présence de glaces ou d'une épave dangereuses ou de tout autre danger immédiat pour la navigation, ou d'une tempête tropicale, est tenu d'en informer par tous les moyens dont il dispose les navires dans le voisinage, ainsi que les autorités compétentes au premier point de la côte avec lequel il peut communiquer. Aucune forme spéciale de transmission n'est imposée. L'information peut être transmise soit en langage clair (de préférence en anglais), soit au moyen du Code international de Signaux (Section Radio). Elle devrait être transmise à tous les navires dans le voisinage et envoyée au premier point de la côte où la communication peut se faire avec prière de transmettre à l'autorité compétente.

(b) Chaque Administration prendra telles mesures qu'elle jugera nécessaires pour que toute information reçue concernant un danger prévu au paragraphe précédent soit promptement portée à la connaissance des intéressés et communiquée aux autres Administrations auxquelles elle peut être utile.

(c) La transmission des messages concernant ces dangers est gratuite pour les navires intéressés.

(d) Tous les messages transmis en vertu de la présente Règle seront précédés du signal de sécurité en utilisant la procédure prescrite par le Règlement des Radiocommunications.

Règle 3

Information requise dans les Messages de Dangers

Il est désirable de fournir dans les messages de dangers les renseignements suivants, l'heure étant, dans tous les cas, l'heure moyenne de Greenwich :

(a) Glaces, épaves et autres dangers immédiats pour la navigation :

- (i) la nature de la glace, de l'épave ou du danger observés;
- (ii) la position de la glace, de l'épave ou du danger lors de la dernière observation;
- (iii) la date et l'heure où l'observation a été faite.

(b) Tempêtes tropicales (Ouragans aux Antilles, typhons dans les mers de Chine, cyclones dans l'Océan Indien et tempêtes de même nature dans les autres régions) :

- (i) Message signalant qu'une tempête tropicale a été rencontrée. Cette obligation doit être comprise dans un esprit large et l'information devrait être transmise toutes les fois que le capitaine a lieu de croire qu'une tempête tropicale sévit dans son voisinage.
- (ii) Renseignements météorologiques. Tout capitaine de navire devrait ajouter à son message d'avertissement le plus de renseignements météorologiques qu'il lui sera possible parmi les suivants :

—l'heure moyenne de Greenwich, la date et la position du navire au moment où l'observation a été faite;

- barometric pressure (stating millibars, inches, or millimetres, and whether corrected or uncorrected);
- barometric tendency (the change in barometric pressure during the past three hours);
- true wind direction;
- wind force (Beaufort scale);
- state of the sea (smooth, moderate, rough, high);
- swell (slight, moderate, heavy) and the true direction from which it comes. Period or length of swell (short, average, long) would also be of value;
- true course and speed of ship.

(c) Subsequent Observations. When a master has reported a tropical or other dangerous storm, it is desirable, but not obligatory, that other observations be made and transmitted hourly, if practicable, but in any case at intervals of not more than three hours, so long as the ship remains under the influence of the storm.

Examples

Ice

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT, May 15.

Derelicts

TTT Derelict. Observed derelict almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

Danger to Navigation

TTT Navigation. Alpha lightship not on station. 1800 GMT. January 3.

Tropical Storm

TTT Storm. 0030 GMT. August 18. 2204 N., 11354 E. Barometer corrected 994 millibars, tendency down 6 millibars. Wind NW., force 9, heavy squalls. Heavy easterly swell. Course 067, 5 knots.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. 1300 GMT. September 14. 2200 N., 7236 W. Barometer corrected 29.64 inches, tendency down .015 inches. Wind NE., force 8, frequent rain squalls. Course 035, 9 knots.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. 0200 GMT. May 4. 1620 N., 9203 E. Barometer uncorrected 753 millimetres, tendency down 5 millimetres. Wind S. by W., force 5. Course 300, 8 knots.

TTT Storm. Typhoon to southeast. 0300 GMT. June 12. 1812 N., 12605 E. Barometer falling rapidly. Wind increasing from N.

Regulation 4

Meteorological Services

(a) The Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation. Administrations shall encourage the use of instruments of a high degree of accuracy, and shall facilitate the checking of such instruments upon request.

- la pression barométrique (en indiquant si elle est évaluée en millibars, en pouces anglais ou en millimètres et si la lecture a été corrigée ou non);
- la tendance barométrique (le changement survenu dans la pression barométrique pendant les trois dernières heures);
- la direction vraie du vent;
- la force du vent (échelle Beaufort);
- l'état de la mer (calme, modérée, forte, démontée);
- la houle (modérée, moyenne, forte) et la direction vraie d'où elle vient. Une indication de la période ou de la longueur de la houle (courte, moyenne, longue) serait également précieuse;
- la route vraie et la vitesse du navire.

(c) Observations ultérieures. Lorsqu'un capitaine a signalé une tempête tropicale ou toute autre tempête dangereuse, il est souhaitable mais non obligatoire de relever d'autres observations et de les transmettre toutes les heures si possible, mais en tout cas à des intervalles de trois heures au maximum, aussi longtemps que le navire reste sous l'influence de la tempête.

Exemples

Glace

TTT Glace. Grand iceberg aperçu à 4605 N., 4410 W., à 0800 GMT. 15 mai.

Épave

TTT Épave. Épave observée presque submergée à 4006 N., 1243 W., à 1630 GMT. 21 avril.

Danger pour la Navigation

TTT Navigation. Bateau phare Alpha pas à son poste. 1800 GMT. 3 janvier.

Tempête Tropicale

TTT Tempête. 0030 GMT. 18 août. 2204 N., 11354 E. Baromètre corrigé 994 millibars, tendance à la baisse 6 millibars. Vent NW., force 9, forts grains. Forte houle de l'Est. Route 067, 5 nœuds.

TTT Tempête. Les apparences indiquent l'approche d'un ouragan. 1300 GMT. 14 septembre. 2200 N., 7236 W. Baromètre corrigé 29.64 pouces, tendance à la baisse 0.015 pouces. Vent NE., force 8, grains de pluie fréquents. Route 035, 9 nœuds.

TTT. Tempête. Les conditions indiquent la formation d'un cyclone intense. 0200 GMT. 4 mai. 1520 N., 9203 E. Baromètre non corrigé 7533 millimètres, tendance à la baisse 5 millimètres. Vent S. quart SW., force 5. Route 300, 8 nœuds.

TTT Tempête. Typhon dans le SE. 0300 GMT. 12 juin. 1812 N., 12605 E. Le baromètre baisse rapidement. Le vent augmente du Nord.

Règle 4

Services météorologiques

(a) Les Gouvernements contractants s'engagent à encourager les navires à la mer à recueillir les renseignements d'ordre météorologique, à les faire examiner, propager et à se les communiquer de la manière la plus efficace dans le but de venir en aide à la navigation. Les Administrations doivent encourager l'emploi d'instruments présentant un haut degré d'exactitude et faciliter l'inspection de ces instruments, lorsqu'elle sera requise.

(b) In particular, the Contracting Governments undertake to co-operate in carrying out, as far as practicable, the following meteorological arrangements:—

- (i) To warn ships of gales, storms and tropical storms, both by the issue of radio messages and by the display of appropriate signals at coastal points.
- (ii) To issue daily, by radio, weather bulletins suitable for shipping, containing data of existing weather and ice conditions, forecasts, and when practicable, sufficient additional information to enable simple weather charts to be prepared at sea.
- (iii) To prepare and issue such publications as may be necessary for the efficient conduct of meteorological work at sea.
- (iv) To arrange for selected ships to be equipped with tested instruments (such as a barometer, a barograph, a psychrometer, and suitable apparatus for measuring sea temperature) for use in this service, and to take meteorological observations at standard synoptic hours (at least four times daily, whenever circumstances permit) and to encourage other ships to take observations in a modified form, particularly when in areas where shipping is sparse; these ships to transmit their observations by radio for the benefit of the various official meteorological services, repeating the information for the benefit of ships in the vicinity. When in the vicinity of a tropical storm, or of a suspected tropical storm, ships should be encouraged to take and transmit their observations at more frequent intervals whenever practicable, bearing in mind navigational preoccupations of ships' officers during storm conditions.
- (v) To arrange for the reception and transmission by coast radio stations of weather messages from and to ships. Ships which are unable to communicate direct with shore shall be encouraged to relay their weather messages through ocean weather ships or through other ships which are in contact with shore.
- (vi) To encourage all masters to inform ships in the vicinity and also shore stations whenever they experience a wind speed of 50 knots or more (force 10 on the Beaufort scale).
- (vii) To endeavour to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services already specified, and, as far as is practicable, to conform to the recommendations made by the International Meteorological Organisation, to which the Contracting Governments may refer for study and advice any meteorological question which may arise in carrying out the present Convention.

(c) The information provided for in this Regulation shall be furnished in form for transmission and transmitted in the order of priority prescribed by the Radio Regulations, and during transmission "to all stations" of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provisions of the Radio Regulations.

(b) En particulier, les Gouvernements contractants s'engagent à collaborer à l'application, dans la plus grande mesure possible, des dispositions météorologiques suivantes :

- (i) Avertir les navires des coups de vents, tempêtes et tempêtes tropicales, tant par la transmission de messages radioélectriques que par l'usage de signaux appropriés sur des points de la côte;
- (ii) Transmettre journallement par radio des bulletins sur l'état du temps à l'usage de la navigation, et donnant des renseignements sur les conditions actuelles du temps et des glaces, ainsi que des prévisions, et, si possible, des informations complémentaires suffisantes pour permettre l'établissement en mer de cartes météorologiques simples;
- (iii) Rédiger et publier toutes publications pouvant être nécessaires à l'exécution efficace du travail météorologique en mer;
- (iv) Prendre des mesures pour que certains navires spécialement désignés soient pourvus d'instruments contrôlés (tels que baromètre, barographe, psychromètre, et appareil permettant de mesurer la température de la mer) destinés à être employés à cette fin et prennent des observations météorologiques, à des heures synoptiques convenues (au moins quatre fois par jour lorsque les conditions le permettent); et encourager d'autres navires à prendre des observations sous une forme modifiée, en particulier lorsqu'ils se trouvent dans des régions où la navigation est peu intense, étant entendu que ces navires transmettront ces observations par radio dans l'intérêt des divers services météorologiques officiels et répéteront leurs informations dans l'intérêt des navires se trouvant dans le voisinage. Dans le voisinage d'une tempête tropicale ou d'une tempête tropicale présumée, les navires seront encouragés à prendre et à transmettre chaque fois qu'il est possible leurs observations à des intervalles plus fréquents, compte tenu cependant du fait que les officiers du navire peuvent être préoccupés par les tâches de la navigation dans des conditions de tempête.
- (v) Assurer la réception et la transmission par les stations côtières de radio des messages météorologiques en provenance et à destination des navires. Les navires qui sont dans l'impossibilité de communiquer directement avec la côte seront encouragés à transmettre leurs messages météorologiques par l'intermédiaire des navires du service météorologique en haute mer ou d'autres navires qui sont en liaison avec la côte;
- (vi) Encourager tous les capitaines de navires à prévenir les navires dans le voisinage, ainsi que les stations côtières, lorsqu'ils rencontrent une vitesse de vent égale ou supérieure à 50 nœuds (force 10 de l'échelle Beaufort);
- (vii) S'efforcer d'obtenir une procédure uniforme en ce qui concerne les services météorologiques internationaux déjà spécifiés, et se conformer dans la mesure du possible aux recommandations de l'Organisation météorologique internationale, à qui les Gouvernements contractants pourront se référer pour étude et avis sur toute question d'ordre météorologique pouvant se présenter dans l'application de la présente Convention.

(c) Les informations visées dans la présente Règle doivent être données dans la forme prévue pour leur émission et seront transmises dans l'ordre de priorité prescrit par le Règlement des Radiocommunications; pendant la durée des transmissions "à toutes les stations" de renseignements météorologiques, avertissements et prévisions, toutes les stations de bord doivent se conformer aux dispositions du Règlement des Radiocommunications.

(d) Forecasts, warnings, synoptic and other meteorological reports intended for ships shall be issued and disseminated by the national service in the best position to serve various zones and areas, in accordance with mutual arrangements made by the Contracting Governments concerned.

Regulation 5

Ice Patrol Service

(a) The Contracting Governments undertake to continue an ice patrol and a service for study and observation of ice conditions in the North Atlantic. During the whole of the ice season the south-eastern, southern and south-western limits of the regions of icebergs in the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland shall be guarded for the purpose of informing passing ships of the extent of this dangerous region; for the study of ice conditions in general; and for the purpose of affording assistance to ships and crews requiring aid within the limits of operation of the patrol ships. During the rest of the year the study and observation of ice conditions shall be maintained as advisable.

(b) Ships and aircraft used for the ice patrol service and the study and observation of ice conditions may be assigned other duties by the managing Government, provided that such other duties do not interfere with their primary purpose or increase the cost of this service.

Regulation 6

Ice Patrol. Management and Cost

(a) The Government of the United States of America agrees to continue the management of the ice patrol service and the study and observation of ice conditions, including the dissemination of information received therefrom. The Contracting Governments specially interested in these services undertake to contribute to the expense of maintaining and operating these services; each contribution to be based, as far as practicable, upon the total gross tonnage of the vessels of each contributing Government passing through the regions of icebergs guarded by the Ice Patrol. The Maritime Safety Committee is invited to undertake studies of these tonnages for the purpose of advising the contributing Governments. The Contracting Governments specially interested undertake to contribute to the expense of maintaining and operating these services in the proportions of their respective contributions as agreed to under the terms of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929, until such contributions are modified as provided for in this Regulation.

(b) Each of the contributing Governments has the right to alter or discontinue its contribution, and other Contracting Governments may undertake to contribute to the expense. The contributing Government which avails itself of this right will continue responsible for its current contribution up to the 1st September following the date of giving notice of intention to alter or discontinue its contribution. To take advantage of the said right it must give notice to the managing Government at least six months before the said 1st September.

(c) If, at any time, the United States Government should desire to discontinue these services, or if one of the contributing Governments should express a wish to relinquish responsibility for its pecuniary contribution, or to have its contribution altered, or another Contracting Government should

(d) Les prévisions, avertissements, rapports synoptiques et autres rapports météorologiques à l'usage des navires doivent être transmis et propagés par le service national dans la position la plus favorable pour desservir les différentes zones et régions suivant des accords mutuels entre les pays contractants intéressés.

Règle 5

Service de Recherche des Glaces

(a) Les Gouvernements contractants s'engagent à maintenir un service de recherche des glaces et un service d'étude et d'observation du régime des glaces dans l'Atlantique Nord. Pendant toute la saison des glaces, les limites sud-est, sud et sud-ouest des régions des icebergs dans le voisinage des grands bancs de Terre-Neuve seront surveillées dans le but de fournir aux navires qui passent des informations sur l'étendue de la région dangereuse; pour étudier le régime des glaces en général; et pour prêter assistance aux navires et équipages qui ont besoin d'aide dans la zone d'action des navires patrouilleurs. Pendant le reste de l'année, l'étude et l'observation des glaces doivent être poursuivies suivant les nécessités.

(b) Les navires et avions affectés au service de recherche des glaces et à l'étude et observation des glaces peuvent se voir assigner d'autres fonctions par le Gouvernement chargé de l'exécution de ce service, à condition que ces autres fonctions ne gênent pas leur objet principal et n'augmentent pas les frais de ce service.

Règle 6

Recherche des Glaces. Gestion et Frais.

(a) Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique accepte de continuer à assumer la gestion du service de recherche des glaces, et de poursuivre l'étude et l'observation des glaces, ainsi que la diffusion des informations ainsi obtenues. Les Gouvernements contractants qui sont spécialement intéressés à ces services s'engagent à contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces services; la contribution de chacun des Gouvernements participants étant calculée, dans la mesure du possible, en fonction du tonnage brut total de leurs navires respectifs naviguant dans les régions des icebergs où patrouille le Service de Recherche des Glaces. Le Comité de la Sécurité Maritime est invité à faire des recherches sur ces tonnages, afin de pouvoir donner aux Gouvernements participants des renseignements à ce sujet. Les Gouvernements contractants spécialement intéressés s'engagent à contribuer aux frais d'entretien et de fonctionnement de ce service dans la proportion de leurs quotes-parts respectives telles qu'elles ont été convenues aux termes de la Convention internationale de 1929 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, jusqu'à ce que ces quotes-parts soient modifiées conformément aux dispositions de la présente Règle.

(b) Chacun des Gouvernements participants a le droit de modifier ou de cesser sa participation, et d'autres Gouvernements contractants peuvent s'engager à participer aux frais. Le Gouvernement participant qui usera de cette faculté restera tenu de sa contribution en cours jusqu'au 1^{er} septembre qui suivra la date de notification de son intention de modifier ou de cesser sa contribution. Pour user de ladite faculté, il devra notifier son intention au Gouvernement responsable six mois au moins avant ledit 1^{er} septembre.

(c) Au cas où, à un moment quelconque, le Gouvernement des États-Unis désirerait cesser de gérer ces services, ou que l'un des Gouvernements participants exprimerait le désir de ne plus assumer la charge de sa contribution pécuniaire ou de la voir modifier, ou si un autre Gouvernement contractant

desire to undertake to contribute to the expense, the contributing Governments shall settle the question in accordance with their mutual interests.

(d) The contributing Governments shall have the right by common consent to make from time to time such alterations in the provisions of this Regulation and of Regulation 5 as appear desirable.

(e) Where this Regulation provides that a measure may be taken after agreement among the contributing Governments, proposals made by any Contracting Government for effecting such a measure shall be communicated to the managing Government which shall approach the other contributing Governments with a view to ascertaining whether they accept such proposals, and the results of the enquiries thus made shall be sent to the other contributing Governments and the Contracting Government making the proposals. In particular, the scale of contributions to the cost of the services to be made by the Contracting Governments specially interested shall be reviewed by those Governments in consultation at intervals not exceeding three years. The managing Government shall initiate the action necessary to this end.

Regulation 7

Speed Near Ice

When ice is reported on or near his course the master of every ship at night is bound to proceed at a moderate speed or to alter his course so as to go well clear of the danger zone.

Regulation 8

North Atlantic Routes

(a) The practice of following recognised routes across the North Atlantic in both directions has contributed to safety of life at sea and should be recommended to all ships.

(b) The selection of the routes and the initiation of action with regard to them is left to the responsibility of the shipping companies concerned. The Contracting Governments will assist the companies, when requested to do so, by placing at their disposal any information bearing on the routes which may be in the possession of the Governments.

(c) The Contracting Governments undertake to impose on the companies the obligation to give public notice of the regular routes which they propose their ships should follow, and of any changes made in these routes; they will also use their influence to induce the owners of all ships crossing the Atlantic to follow, so far as circumstances will permit, the recognised routes, and to induce the owners of all ships crossing the Atlantic bound to or from ports of the United States or Canada via the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland to avoid, as far as practicable, the fishing banks of Newfoundland north of latitude 43° N. during the fishing season, and to pass outside regions known or believed to be endangered by ice.

(d) The Government managing the ice patrol service is requested to report to the Administration concerned any ship which is observed not to be on any regular, recognised or advertised route, or which crosses the above-mentioned fishing banks during the fishing season, or which, when proceeding to or from parts of the United States or Canada, passes through regions known or believed to be endangered by ice.

désirait s'engager à participer aux frais, les Gouvernements participants régleront la question au mieux de leurs intérêts réciproques.

(d) Les Gouvernements participants ont le droit d'apporter aux dispositions de la présente Règle et de la Règle 5 d'un commun accord et en tout temps les changements qui seraient jugés désirables.

(e) Dans les cas où la présente Règle prévoit la possibilité de prendre une mesure après accord entre les Gouvernements participants, toutes propositions présentées par un Gouvernement contractant quelconque à cet effet, doivent être transmises au Gouvernement chargé de l'exécution du service, qui se mettra en rapport avec les autres Gouvernements participants dans le but de s'assurer s'ils acceptent ces propositions, et les résultats de l'enquête ainsi faite seront communiqués aux autres Gouvernements participants ainsi qu'au Gouvernement contractant auteur des propositions. En particulier, le barème des participations respectives des Gouvernements contractants spécialement intéressés aux frais du Service, sera révisé par ces Gouvernements au cours de consultations tenues à des intervalles ne dépassant pas trois ans. Le Gouvernement chargé de l'exécution du service doit prendre l'initiative des mesures nécessaires à ces fins.

Règle 7

Vitesse dans le voisinage des glaces

Lorsque des glaces sont signalées sur la route ou près de la route à suivre, le capitaine de tout navire est tenu de marcher pendant la nuit à une allure modérée ou de changer de route, de manière à s'écarter nettement de la zone dangereuse.

Règle 8

Routes de l'Atlantique Nord

(a) La pratique consistant à suivre des routes définies pour la traversée de l'Atlantique du Nord, dans l'un et l'autre sens, a contribué à la sauvegarde de la vie humaine en mer et devait être recommandée à tous les navires.

(b) Le choix des routes et l'initiative des mesures à prendre à cet égard sont laissés à la responsabilité des compagnies de navigation intéressées. Les Gouvernements contractants prêteront leurs concours à ces compagnies, lorsqu'ils en seront sollicités, en mettant à leur disposition tous les renseignements sur les routes qui peuvent être en possession des Gouvernements.

(c) Les Gouvernements contractants s'engagent à imposer aux compagnies l'obligation de publier les routes régulières qu'elles se proposent de faire suivre à leurs navires ainsi que tous changements qui peuvent leur être apportés. Ils useront également de leur influence pour inviter les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à suivre, dans la mesure où les circonstances le permettront, les routes reconnues, et d'inviter les armateurs de tous navires traversant l'Atlantique à destination ou en provenance des ports des États-Unis ou du Canada, en passant au voisinage des grands bancs de Terre-Neuve, à éviter, autant qu'il est possible, pendant la saison de pêche, les lieux de pêche de Terre-Neuve, au nord du 43^{ème} degré de latitude Nord et à faire route en dehors des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

(d) Le Gouvernement chargé de l'exécution du Service de Recherche des Glaces est invité à signaler à l'Administration intéressée tout navire dont on constate la présence en dehors d'une route régulière reconnue ou annoncée, ou qui traverse les bancs de pêche susmentionnés pendant la saison de pêche, ou qui, faisant route à destination ou en provenance d'un port des États-Unis ou du Canada, traverse des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

Regulation 9*Misuse of Distress Signals*

The use of an international distress signal, except for the purpose of indicating that a ship or aircraft is in distress, and the use of any signal which may be confused with an international distress signal, are prohibited on every ship or aircraft.

Regulation 10*Distress Messages—Procedure*

(a) The master of a ship at sea, on receiving a signal from any source that a ship or aircraft or survival craft thereof is in distress, is bound to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress informing them if possible that he is doing so. If he is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, he must enter in the logbook the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress.

(b) The master of a ship in distress, after consultation, so far as may be possible, with the masters of the ships which answer his call for assistance, has the right to requisition such one or more of those ships as he considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress.

(c) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this Regulation when he learns that one or more ships other than his own have been requisitioned and are complying with the requisition.

(d) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this Regulation, and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph (b) of this Regulation, if he is informed by the persons in distress or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary.

(e) The provisions of this Regulation do not prejudice the International Convention for the unification of certain rules with regard to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on the 23rd September, 1910, particularly the obligation to render assistance imposed by Article 11 of that Convention.

Regulation 11*Signalling Lamps*

All ships of over 150 tons gross tonnage, when engaged on international voyages, shall have on board an efficient daylight signalling lamp.

Regulation 12*Direction-Finding Apparatus*

(a) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, when engaged on international voyages, shall be fitted with direction-finding apparatus complying with the provisions of Regulation 12 of Chapter IV, but the provision of such apparatus on ships between 1,600 and 5,000 tons gross tonnage may be deferred for a period of 2 years from the date on which the present Convention comes into force if in the opinion of the Administration this is necessary.

Règle 9*Emploi injustifié des signaux de détresse*

L'emploi d'un signal international de détresse, sauf s'il s'agit de signaler qu'un navire ou un avion est en détresse, ainsi que l'emploi d'un signal pouvant être confondu avec un signal international de détresse sont interdits sur tous les navires et avions.

Règle 10*Messages de détresse. Procédure*

(a) Le Capitaine d'un navire en mer, qui reçoit, de quelque source que ce soit, un message indiquant qu'un navire ou un avion ou leurs embarcations rescapées se trouvent en détresse, est tenu de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse en les informant, si possible, de ce fait. En cas d'impossibilité ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable ni nécessaire de se porter à leur secours, il doit inscrire au livre de bord la raison pour laquelle il ne se porte pas au secours des personnes en détresse.

(b) Le Capitaine d'un navire en détresse, après avoir consulté, autant que cela peut être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à son appel de secours, a le droit de réquisitionner tel ou tels de ces navires qu'il considère les plus capables de porter secours, et le Capitaine ou les Capitaines des navires réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

(c) Le Capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe (a) de la présente Règle, lorsqu'il apprend qu'un ou plusieurs navires autres que le sien ont été réquisitionnés et se rendent à la réquisition.

(d) Le Capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe (a) de la présente Règle et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe (b) de la présente Règle, s'il est informé par les personnes en détresse ou par le Capitaine d'un autre navire qui est arrivé auprès de ces personnes, que le secours n'est plus nécessaire.

(e) Il n'est pas dérogé par les prescriptions de la présente Règle aux dispositions de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage en mer, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, particulièrement en ce qui concerne l'obligation de porter secours, imposée par l'Article 11 de ladite Convention.

Règle 11*Fanal à signaux*

Tous les navires d'une jauge brute de plus de 150 tonneaux effectuant des voyages internationaux, doivent avoir à bord un fanal à signaux de jour efficace.

Règle 12*Radiogoniomètre*

(a) Tout navire de 1600 tonneaux de jauge brute et au-dessus, effectuant des voyages internationaux, doit être pourvu d'un radiogoniomètre répondant aux dispositions de la Règle 12, Chapitre IV, mais l'installation de cet appareil sur des navires de 1,600 à 5,000 tonneaux de jauge brute pourra être différée pendant une période de 2 ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, si l'Administration estime que ce délai est nécessaire.

(b) An Administration may, in areas where it considers it unreasonable or unnecessary for such apparatus to be carried, exempt any ships under 5,000 tons gross tonnage from this requirement, due regard being had to the fact that direction-finding apparatus is of value both as a navigational instrument and as an aid to locating ships, aircraft or survival craft.

Regulation 13

Manning

The Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.

Regulation 14

Aids to Navigation

The Contracting Governments undertake to arrange for the establishment and maintenance of such aids to navigation, including radio beacons and electronic aids as, in their opinion, the volume of traffic justifies and the degree of risk requires, and to arrange for information relating to these aids to be made available to all concerned.

Regulation 15

Search and Rescue

(a) Each Contracting Government undertakes to ensure that any necessary arrangements are made for coast watching and for the rescue of persons in distress at sea round its coasts. These arrangements should include the establishment, operation and maintenance of such maritime safety facilities as are deemed practicable and necessary having regard to the density of the seagoing traffic and the navigational dangers and should, so far as possible, afford adequate means of locating and rescuing such persons.

(b) Each Contracting Government undertakes to make available information concerning its existing rescue facilities and the plans for changes therein, if any.

Regulation 16

Life-Saving Signals

The following signals shall be used by life-saving stations when communicating with ships in distress and by ships in distress when communicating with life-saving stations:—

(a) *Replies from shore station to distress signals made by a ship:—*

<i>Signal</i>	<i>Signification</i>
—By day—White smoke signal.	} “You are seen—assistance will be given as soon as possible.”
By night—White star rocket.	

(b) Toute Administration peut, dans les zones où elle juge qu'il ne serait ni raisonnable ni nécessaire d'imposer cet appareil, dispenser de ces prescriptions tous les navires de moins de 5,000 tonneaux de jauge brute, compte dûment tenu du fait que le radiogoniomètre constitue une aide précieuse, tant comme instrument de navigation que comme moyen de déterminer la position de navires, d'avions ou d'embarcations rescapées.

Règle 13

Equipage

Les Gouvernements contractants s'engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver ou, si c'est nécessaire, à adopter toute mesure ayant pour objet de s'assurer qu'au point de vue de la sécurité en mer, tous les navires aient à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité.

Règle 14

Aides à la navigation

Les Gouvernements contractants conviennent d'assurer l'installation et l'entretien d'aides à la navigation, y compris les radiophares et les appareils électroniques, le long de leurs côtes dans la mesure où, à leur avis, ces mesures se justifient par l'intensité de la navigation et par le degré de risque ; ils conviennent également d'assurer que les renseignements relatifs à ces aides seront mis à la disposition de tous les intéressés.

Règle 15

Recherche et sauvetage

(a) Tout Gouvernement contractant s'engage à assurer que toutes les dispositions nécessaires seront prises pour la veille sur côtes et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer au large de ses côtes. Ces dispositions doivent comprendre l'établissement, l'utilisation et l'entretien de toutes installations de sécurité maritime jugées pratiquement réalisables et nécessaires, eu égard à l'intensité du trafic en mer et aux dangers de la navigation, et doivent, autant que possible, fournir des moyens adéquats pour repérer et sauver les personnes en détresse.

(b) Chaque Gouvernement contractant s'engage à fournir les renseignements concernant les moyens de sauvetage dont il dispose, et, le cas échéant, les projets de modification auxdits moyens.

Règle 16

Signaux des stations de sauvetage

Les signaux suivants devront être employés par les stations de sauvetage dans leurs communications avec les navires en détresse et par les navires en détresse dans leurs communications avec les stations de sauvetage.

(a) Réponses des stations côtières aux signaux de détresse émis par un navire :

Signal	Signification
De jour—signal à fumée blanche	} “ Nous vous voyons—secours vous sera porté aussitôt que possible.”
De nuit—fusée à étoiles blanches	

(b) *Landing signals for the guidance of small boats bringing away the crew of a wrecked ship :—*

<i>Signal</i>	<i>Signification</i>
—By day—Vertical motion of a white flag or the arms. By night—Vertical motion of a white light or flare. A range (indication of direction) may be given by placing a steady white light or flare lower and in line with the observer.	“ This is the best place to land.”
—By day—Horizontal motion of a white flag or arms extended horizontally. By night—Horizontal motion of a white light or flare.	“ Landing here highly dangerous.”
—By day—Horizontal motion of a white flag, followed by the placing of the white flag in the ground and the carrying of another white flag in the direction to be indicated. By night—Horizontal motion of a white light or flare, followed by the placing of the white light or flare on the ground and the carrying of another white light or flare in the direction to be indicated.	“ Landing here highly dangerous. A more favourable location to land is in the direction indicated.”

(c) *Signals to be employed in connection with the use of shore life-saving apparatus :—*

<i>Signal</i>	<i>Signification</i>
—By day—Vertical motion of a white flag or the arms. By night—Vertical motion of a white light or flare.	In general—“ Affirmative.” Specifically:— “ Rocket line is held.” “ Tail block is made fast.” “ Hawser is made fast.” “ Man is in the breeches buoy.” “ Haul away.”
—By day—Horizontal motion of a white flag or arms extended horizontally. By night—Horizontal motion of a white light or flare.	In general—“ Negative.” Specifically:— “ Slack away.” “ Avast hauling.”

Regulation 17

Pilot Ladders

All ships engaged on voyages in which pilots are likely to be embarked should comply with the following requirements respecting pilot ladders:—

- (a) The ladder should be kept in good order and used as far as possible only for embarking and disembarking pilots and other officials while a ship is arriving at or leaving a port.

(b) *Signaux de débarquement destinés à guider les embarcations transportant l'équipage d'un navire naufragé:*

De jour—mouvement vertical d'un pavillon blanc ou des bras.

De nuit—mouvement vertical d'un feu blanc ou d'une flamme blanche. Une ligne de repère (indication de direction) peut être établie en plaçant une lumière ou un feu blanc stable plus bas et en ligne droite avec l'observateur.

“Cet emplacement est le meilleur endroit où débarquer.”

De jour—mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras étendus horizontalement.

De nuit—mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc.

“Il est extrêmement dangereux de débarquer ici.”

De jour—mouvement horizontal d'un drapeau blanc, le drapeau étant ensuite piqué dans la terre, et un deuxième drapeau blanc dirigé vers la direction à indiquer.

De nuit—mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc, le feu ou la lumière étant ensuite posé à terre et un autre feu blanc ou lumière étant transporté dans la direction à suivre.

“Il est extrêmement dangereux de débarquer ici. Un emplacement plus favorable au débarquement se trouve dans la direction indiquée.”

(c) *Signaux à employer en liaison avec l'utilisation d'engins de sauvetage ayant leur base sur la côte:*

De jour—mouvement vertical d'un drapeau blanc ou des bras.

De nuit—mouvement vertical d'une lumière ou d'un feu blanc.

En général—“affirmatif.”

D'une manière particulière:

“L'amarre est tenue.”

“La poulie à fouet est amarrée.”

“Le câble est amarré.”

“Il y a un homme dans la bouée culotte.”

“Vire.”

De jour—mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras étendus horizontalement.

De nuit—mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc.

En général—“négatif.”

D'une manière particulière:

“Relâchez les amarres.”

“Tiens bon virer.”

Règle 17

Échelles de pilote

Tous les navires effectuant des voyages au cours desquels il est probable qu'ils auront à embarquer des pilotes devront se conformer aux prescriptions suivantes en ce qui concerne les échelles de pilote:

- (a) L'échelle doit être maintenue en bon état et dans la mesure du possible n'être employée que pour l'embarquement et le débarquement des pilotes et autres officiels lorsqu'un navire entre dans un port ou prend la mer.

- (b) The ladder should be of adequate length and strength.
- (c) The treads should be of adequate width.
- (d) Two man-ropes, properly secured, should, where circumstances so require, be used in conjunction with the ladders.
- (e) Arrangements should be such that the pilot can safely pass from the head of the ladder to the ship's deck.
- (f) Spreaders at suitable intervals should be provided, if necessary, to prevent the ladder twisting.
- (g) At night, a light shining overside should be available and used.

- (b) L'échelle sera de longueur et de solidité suffisantes.
- (c) Les échelons seront de largeur suffisante.
- (d) Deux tireveilles solidement assujetties seront, lorsque les circonstances le demandent, employées en même temps que les échelles.
- (e) Des dispositions seront prises pour que le pilote puisse passer sans danger du haut de l'échelle sur le pont du navire.
- (f) Des traverses placées à intervalles raisonnables seront installées, le cas échéant, pour empêcher l'échelle de tourner.
- (g) De nuit, on devra tenir prêt et employer un fanal projetant de la lumière hors du bord.

CHAPTER VI.—CARRIAGE OF GRAIN AND DANGEROUS GOODS**Regulation 1***Application*

Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to ships to which the present Regulations apply.

Regulation 2*Carriage of Grain*

(a) The term "grain" includes wheat, maize (corn), oats, rye, barley, rice, pulses, and seeds.

(b) Where grain is loaded in a ship, all necessary and reasonable precautions shall be taken to prevent the grain from shifting.

(c) Any compartment which is entirely filled with loose grain in bulk shall be:—

(i) fed by properly constructed feeders which shall contain not less than $2\frac{1}{2}$ per cent. nor more than 8 per cent. of the capacity of the compartment served, and

(ii) divided by a longitudinal bulkhead or shifting boards, which shall be properly secured and fitted grain tight with proper fillers (fillings) between the beams. In holds such shifting boards shall extend downwards from the underside of the deck to a distance of at least one-third of the depth of the hold or 8 feet, whichever is the greater. In 'tween deck compartments they shall extend from deck to deck. In all cases they shall extend to the top of the feeders of the hold or compartment in which they are situated.

(d) In any compartment which is partially filled with loose grain in bulk, the grain shall be levelled and topped off with bagged grain or other suitable cargo extending to a height of not less than 4 feet above the top of the loose grain in bulk and supported on suitable platforms laid over the whole surface of the loose grain in bulk. In addition, the compartment shall be divided by a longitudinal bulkhead or shifting boards in line with the keel which shall extend from the bottom of the hold or deck as the case may be to a height sufficient to prevent the shifting of the loose grain in bulk. The fitting of a longitudinal bulkhead or shifting boards shall not be required if the grain in bulk does not exceed one-third the capacity of the compartment or, in the case of a compartment divided by a shaft tunnel, one-half the capacity of that compartment.

(e) Loose grain in bulk other than oats, light barley, and cotton seed shall not be carried in the 'tween decks of a two-deck ship, or in the uppermost 'tween decks of ships having more than two decks, except in properly constructed feeders as necessary for feeding the lower compartments. Loose grain in bulk may be carried in positions not otherwise permitted under this Regulation provided that:—

(i) It is carried in one or more bins, which shall be properly constructed and provided with feeders in accordance with the provisions of paragraph (c) (i).

CHAPITRE VI.—TRANSPORT DE GRAINS ET DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Règle 1

Application

Sauf dispositions expresses contraires, ce Chapitre s'applique à tous les navires soumis à l'application des présentes Règles.

Règle 2

Transport de Grain

(a) Le terme " grain " comprend le blé, le maïs (" corn "), l'avoine, le seigle, l'orge, le riz, les légumes secs et les graines de semences.

(b) Lorsque du grain est chargé sur un navire, toutes précautions raisonnables et nécessaires doivent être prises pour empêcher le ripage de la cargaison.

(c) Tout compartiment entièrement rempli de grain en vrac doit être:

(i) alimenté par des " feeders " de construction adéquate qui ne contiendront pas moins de 2½ pour cent ni plus de 8 pour cent de la capacité du compartiment desservi, et

(ii) divisé par une cloison longitudinale ou des bardis qui doivent être solidement assujettis et rendus étanches au grain par des remplissages convenables placés entre les barrots. Dans les cales ces bardis doivent s'étendre, vers le bas, à partir du dessous du pont jusqu'à une distance d'au moins un tiers de la profondeur de la cale ou de 2m.440 (ou 8 pieds), la plus grande de ces deux distances devant être adoptée. Dans les compartiments d'entrepont, ils doivent s'étendre de pont à pont. Dans tous les cas ils doivent s'étendre jusqu'à la surface supérieure du " feeder " de la cale ou du compartiment dans lequel ils se trouvent.

(d) Dans tout compartiment partiellement rempli de grain en vrac, le grain sera nivelé et couvert de grain en sacs ou autres marchandises appropriées jusqu'à une hauteur d'au moins 1m.220 (ou 4 pieds) au-dessus de la surface du grain en vrac; ce grain en sacs ou ces marchandises seront placées sur des planchers appropriés disposés sur toute l'étendue de la surface du grain en vrac. En outre ce compartiment doit être divisé par une cloison longitudinale ou des bardis placés parallèlement à la quille, qui iront du fond de la cale ou du pont, selon le cas, jusqu'à une hauteur suffisante pour empêcher le ripage du grain en vrac. L'installation d'une cloison longitudinale ou de bardis ne doit pas être exigée si le volume de grain en vrac ne dépasse pas le tiers de la capacité du compartiment ou, dans le cas d'un compartiment divisé par un tunnel, la moitié de la capacité de ce compartiment.

(e) Il ne sera pas transporté de grain en vrac autre que de l'avoine, de l'orge léger ou des graines de coton, dans l'entrepont d'un navire à deux ponts ou dans l'entrepont supérieur des navires ayant plus de deux ponts, si ce n'est dans des " feeders " convenablement construits pour alimenter les compartiments inférieurs. Il peut être transporté du grain en vrac dans les locaux autres que ceux autorisés aux termes de la présente Règle à condition:

(i) qu'il soit transporté dans une ou plusieurs sections spécialement construites à cet effet et munies de " feeders " conformément aux prescriptions du paragraphe (c) (i).

(ii) The hold or compartment below the bin or bins is properly battened down, clear of the feeder to such hold or compartment.

(iii) The quantity of grain so carried does not exceed the capacity fixed by the Administration.

(f) Each Administration may, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of any of the requirements of paragraphs (c) and (d) of this Regulation unreasonable or unnecessary, exempt from those particular requirements individual ships or classes of ships.

Regulation 3

Carriage of Dangerous Goods

(a) The term "dangerous goods" includes:—

- (i) explosives;
- (ii) compressed, liquefied and dissolved gases;
- (iii) corrosives;
- (iv) poisons;
- (v) substances giving off inflammable vapours;
- (vi) substances which become dangerous by interaction with water or air;
- (vii) strong oxidising agents;
- (viii) substances which are liable to spontaneous combustion;
- (ix) any other substance which experience has shown, or may show, to be of such a dangerous character that the provisions of this Regulation should apply to it.

(b) The carriage of dangerous goods is prohibited except in accordance with the provisions of this Regulation.

(c) Explosives other than the following may not be carried on passenger ships:—

- (i) safety cartridges and safety fuses;
- (ii) small quantities of explosives not exceeding 20 lbs. in the aggregate;
- (iii) explosives up to a total of 10 cwt. in approved packages on the deck of a passenger ship on a short voyage.

(d) Notwithstanding the provisions of paragraph (c), explosives may be carried on passenger ships on which there are special approved safety measures.

(e) On ships carrying inflammable liquids adequate precautions shall be taken against fire or explosion.

(f) Substances which are liable to spontaneous combustion (including fodder and other vegetable products especially if damp) shall not be carried unless adequate precautions have been taken to prevent outbreak of fire.

(g) Dangerous goods tendered to a ship for transportation shall be accompanied by a written statement by the shipper correctly describing the shipment according to the classification used in paragraph (a) of this Regulation.

(h) Except for parcels of mixed chemicals in limited quantities, shipments of dangerous goods shall be marked with a distinctive label or stencil which

- (ii) que la cale ou le compartiment situés sous le ou les sections soient convenablement condamnés en laissant dégagé le "feeder" desservant cette cale ou ce compartiment.
- (iii) que la quantité de grain ainsi transportée ne dépasse pas la capacité fixée par l'Administration.

(f) Chaque Administration, si elle estime que le caractère abrité du voyage et les conditions de ce voyage sont tels que l'application de l'une quelconque des dispositions des paragraphes (c) et (d) de la présente Règle n'est ni raisonnable ni nécessaire, peut dispenser de ces dispositions particulières certains navires ou certaines classes de navires.

Règle 3

Transport de Marchandises dangereuses

(a) Le terme " marchandises dangereuses " comprend :

- (i) les explosifs;
- (ii) les gaz comprimés, liquéfiés et dissous;
- (iii) les substances corrosives;
- (iv) les poisons;
- (v) les substances dégageant des vapeurs inflammables;
- (vi) les substances qui deviennent dangereuses au contact de l'air ou de l'eau;
- (vii) les oxydants puissants;
- (viii) les substances susceptibles de combustion spontanée;
- (ix) toute autre substance que l'expérience a révélée, ou pourrait révéler, de nature si dangereuse que les dispositions de la présente Règle devraient s'y appliquer.

(b) Le transport de marchandises dangereuses est interdit, à moins qu'il ne soit effectué conformément aux dispositions de la présente Règle.

(c) Aucun explosif autre que ceux désignés ci-après ne peut être transporté à bord des navires à passagers:—

- (i) cartouches et fusées de sûreté;
- (ii) petites quantités d'explosifs ne dépassant pas 9 kilos (20 livres anglaises), au total;
- (iii) 450 kilos (10 cwt.) au plus d'explosifs quelconques, dans des emballages approuvés, sur le pont d'un navire à passagers effectuant un voyage court;

(d) Nonobstant les dispositions du paragraphe (c), les explosifs peuvent être transportés sur des navires à passagers à bord desquels sont appliquées de mesures de sécurité spéciales approuvées.

(e) Toutes précautions nécessaires contre l'incendie et les explosions seront prises à bord de tout navire transportant des liquides inflammables.

(f) Substances susceptibles de combustion spontanée (y compris le fourrage et autres produits végétaux, particulièrement s'ils sont humides) ne doivent être transportées que si toutes précautions nécessaires ont été prises pour éviter qu'un incendie ne se déclare.

(g) Toutes marchandises dangereuses amenées à un navire pour être transportées devront être accompagnées d'une déclaration écrite de l'expéditeur contenant une description exacte du chargement d'après la classification employée au paragraphe (a) de la présente Règle.

(h) Excepté en ce qui concerne les colis de produits chimiques divers en petites quantités, les chargements de marchandises dangereuses doivent porter

shall indicate their dangerous character. Each package of the shipment shall be so marked except in the case of a large shipment which can be stowed and identified as a unit.

(i) Each ship carrying dangerous goods shall carry a special list setting forth, in accordance with paragraph (a) of this Regulation, the dangerous goods on board.

(j) Each Contracting Government shall issue, or cause to be issued, detailed rules to supplement the provisions of this Regulation. Such detailed rules shall provide for the packing and stowage of dangerous goods when carried with other commodities, and for the stowage of various categories of dangerous goods.

(k) The provisions of this Regulation do not apply to ship's stores and equipment.

une marque ou une étiquette distinctive indiquant la nature dangereuse de ces articles. Chacun des colis du chargement doit être ainsi marqué, sauf dans le cas d'un chargement important, pouvant être arrimé et identifié comme un seul lot.

(i) Chaque navire transportant des marchandises dangereuses doit être porteur d'une liste spéciale, les énumérant, conformément au paragraphe (a) de la présente Règle.

(j) Chaque Gouvernement contractant devra faire paraître, ou provoquer la parution d'un règlement détaillé destiné à compléter les dispositions de la présente Règle. Ce règlement détaillé fixera l'emballage et la façon d'arrimer des marchandises dangereuses lorsqu'elles sont transportées avec d'autres produits, ainsi que les règles d'arrimage de différentes catégories de marchandises dangereuses.

(k) Les dispositions de la présente Règle ne s'appliquent pas aux provisions de bord ni au matériel d'armement des navires.

APPENDIX

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

SAFETY CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

for $\frac{\text{an}}{\text{a short}}$ international voyage.

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Particulars of voyages, if any, sanctioned under Regulation 22 (c) of Chapter III

The (Name) Government certifies
I, the undersigned (Name) certify

- I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the Convention referred to above.
- II. That the survey showed that the ship complied with the requirements of the Regulations annexed to the said Convention as regards:—
- (1) the structure, main and auxiliary boilers and machinery;
 - (2) the watertight subdivision arrangements and details;
 - (3) the following subdivision loadlines:—

Subdivision loadlines assigned and marked on the ship's side at amidships (Regulation 10 of Chapter II)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
C. 1
C. 2
C. 3

APPENDICE

Modèle de Certificat de Sécurité pour Navires à Passagers

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

pour $\frac{\text{un}}{\text{un court}}$ voyage international

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER, 1948

Nom du Navire	Numéro ou Lettres distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut	(Eventuellement) Conditions des voyages faisant l'objet de la Règle 22 (c) figurant au Chapitre III

Le Gouvernement

(Nom) certifie

Je, soussigné

(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention Internationale précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des Règles annexées à la dite Convention en ce qui concerne:

- (1) La structure, les machines et les chaudières principales et auxiliaires;
- (2) les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche;
- (3) les lignes de charge de compartimentage suivantes:

Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille au milieu du navire (Règle 10 figurant au Chapitre II de la Convention)	Franc-bord	A utiliser quand les espaces affectés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occupés soit par des passagers, soit par des marchandises
C. 1
C. 2
C. 3

III. That the life-saving appliances provide for a total number of.....persons and no more, viz.:—

..... lifeboats (including motor lifeboats or mechanically propelled lifeboats) capable of accommodating persons, and motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight (included in the total lifeboats shown above), requiring certificated lifeboatmen;

..... liferafts capable of accommodating persons;

..... buoyant apparatus capable of supporting persons;

..... lifebuoys;

..... lifejackets;

IV. That the lifeboats were equipped in accordance with provisions of the Regulations.

V. That the ship was provided with a line-throwing appliance and lifeboat portable radio apparatus in accordance with the provisions of the Regulations.

VI. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards radiotelegraph installations, viz.:—

	Requirements of Regulation	Actual provision
Hours of listening by operator
Number of operators
Whether auto-alarm fitted
Whether main installation fitted
Whether emergency installation fitted
Whether main and emergency transmitters electrically separated or combined
Whether direction-finder fitted
Number of passengers for which certificated

VII. That the ship complied with the requirements of the Regulations, as regards fire-detecting and fire-extinguishing appliances and was provided with navigation lights and shapes, and means of making sound signals and distress signals, in accordance with the provisions of the Regulations and also the International Collision Regulations.

VIII. That in all other respects the ship complied with the requirements of the Regulations, so far as these requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the Government.
It will remain in force until

Issued at the day of 19.....

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue the certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

III. Que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de personnes, à savoir:

- embarcations de sauvetage (y compris
embarcations de sauvetage à moteur ou embarcations
de sauvetage à propulsion mécanique) susceptibles de
recevoir personnes, et embarca-
tions de sauvetage à moteur munies d'une installation
radiotélégraphique et d'un projecteur (compris dans le
nombre total des embarcations de sauvetage ci-dessus
mentionnées) exigeant canotiers brevetés;
- radeaux de sauvetage susceptibles de recevoir
personnes;
- engins flottants susceptibles de supporter
personnes;
- bouées de sauvetage;
- brassières de sauvetage.

IV. Que les embarcations de sauvetage sont pourvues du matériel prévu par les dispositions des Règles.

V. Que le navire est muni d'un appareil lance-amarre et d'une installation radiotélégraphique portative répondant aux prescriptions des Règles.

VI. Que le navire répond aux prescriptions des Règles en ce qui concerne les installations radiotélégraphiques, à savoir:—

	Prescriptions de la Règle	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute par opérateur
Nombre d'opérateurs
Y a-t-il un appareil auto-alarme?
Y a-t-il une installation principale?
Y a-t-il une installation de secours?
L'émetteur principal et l'émetteur de secours sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués?
Y a-t-il un radiogoniomètre?
Nombre de passagers pour lequel ce certificat a été délivré

VII. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des dites Règles en ce qui concerne les dispositifs de détection et d'extinction de l'incendie, et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, ainsi que des moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse, conformément aux dispositions des Règles et à celles des Règles Internationales pour prévenir les Abordages en Mer.

VIII. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des Règles dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement
Il est valable jusqu'au

Délivré à , le 19

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.)

(Cachet)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature)

Form of Certificate for Cargo Ships

SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The (Name) Government certifies
I, the undersigned (Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly inspected in accordance with the provisions of the Convention referred to above.

II. That the inspection showed that the life-saving appliances provide for a total number of persons and no more, viz.:—

..... lifeboats on port side capable of accommodating persons.

..... lifeboats on starboard side capable of accommodating persons.

..... motor lifeboats and/or mechanically propelled lifeboats (included in the total lifeboats shown above).

..... lifebuoys.

..... lifejackets.

III. That the lifeboats were equipped in accordance with the provisions of the Regulations annexed to the Convention.

IV. That the ship was provided with a line-throwing apparatus and lifeboat portable radio apparatus in accordance with the provisions of the Regulations.

V. That the inspection showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards fire-extinguishing appliances and was provided with navigation lights and shapes and means of making sound signals and distress signals, in accordance with the provisions of the Regulations and the International Collision Regulations.

VI. That in all other respects the ship complied with the requirements of the Regulations so far as these requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the Government.
It will remain in force until

Issued at the day of 19 .

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue the certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

*Modèle de Certificat pour Navires de Charge*CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR LE MATÉRIEL D'ARMEMENT
(Cachet Officiel) (Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER, 1948

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut

Le Gouvernement

(Nom) certifie

Je, soussigné

(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de personnes, à savoir:

..... embarcations de sauvetage à bâbord susceptibles de recevoir personnes.

..... embarcations de sauvetage à tribord susceptibles de recevoir personnes.

..... embarcations de sauvetage à moteur ou à propulsion mécanique (compris dans le nombre total des embarcations ci-dessus mentionnées).

..... bouées de sauvetage.

..... brassières de sauvetage.

III. Que les embarcations de sauvetage sont pourvues du matériel prévu par les dispositions des Règles annexées à la Convention.

IV. Que le navire est pourvu d'un appareil lance-amarre et d'un équipement radiotélégraphique portatif d'embarcation de sauvetage répondant aux prescriptions des Règles.

V. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des Règles en ce qui concerne les dispositifs d'extinction de l'incendie, et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, ainsi que des moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse, conformément aux dispositions des Règles et à celles des Règles Internationales pour prévenir les Abordages en Mer.

VI. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des Règles, dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement

Il est valable jusqu'au

Délivré à , le 19 .

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.)

(Cachet)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature)

SAFETY RADIOTELEPHONY CERTIFICATE

(Country)

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

(Name) Government certifies
(Name) certify

That the above-mentioned ship complies with the provisions of the Regulations annexed to the Convention referred to above as regards Radiotelephony:—

	Requirements of Regulations	Actual provision
Hours of listening by operator
Number of operators

Issued at the day of 19 .

(Seal)

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

Modèle de Certificat de Sécurité Radiotéléphonique

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOTÉLÉPHONIQUE

*(Cachet Officiel)**(Nationalité)*

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER, 1948

Nom du Navire	Numéros ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut

Le Gouvernement*(Nom) certifie*Je, soussigné*(Nom) certifie*

Que le navire susvisé satisfait aux dispositions des Règles annexées à la Convention Internationale précitée en ce qui concerne la Radiotéléphonie:

	Prescriptions des Règles	Dispositions réalisées à Bord
Heures d'écoute par opérateur		
Nombres d'opérateurs		

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement
Il est valable jusqu'au

Délivré à , le 19

Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.

(Cachet)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature)

Form of Safety Radiotelegraphy Certificate

SAFETY RADIOTELEGRAPHY CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948

Name of Ship	Distinctive Number of Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The (Name) Government certifies
I, the undersigned, (Name) certify

That the above-mentioned ship complies with the provisions of the Regulations annexed to the Convention referred to above as regards Radiotelegraphy:—

	Requirements of Regulations	Actual provision
Hours of listening by operator
Number of operators
Whether autoalarm fitted
Whether main installation fitted
Whether emergency installation fitted
Whether main and emergency transmitters electrically separated or combined
Whether direction finder fitted

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of 19 .

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

Modèle de certificat de Sécurité Radiotélégraphique

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOTÉLÉGRAPHIQUE

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER, 1948

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut

Le Gouvernement

(Nom) certifie

Je, soussigné

(Nom) certifie

Que le navire susvisé satisfait aux dispositions des Règles annexées à la Convention précitée en ce qui concerne la Radiotélégraphie:

	Prescriptions des Règles	Dispositions réalisées a bord
Heures d'écoute par opérateur
Nombre d'opérateurs
Y a-t-il un appareil auto-alarme?
Y a-t-il une installation principale?
Y a-t-il une installation de secours?
L'émetteur principal et l'émetteur de secours sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués?
Y a-t-il un radiogoniomètre?

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement

Il est valable jusqu'au

Délivré à

, le

19

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)

(Cachet)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Certificat)

Form of Exemption Certificate

EXEMPTION CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948

Name of Ship	Distinctive Number of Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The
I, the undersigned

(Name) Government certifies
(Name) certify

That the above-mentioned ship is, under the authority conferred by Regulation.....of Chapter.....of the Regulations annexed to the Convention referred to above, exempted from the requirements of †.....of the Convention on the voyages.....to

* Insert here the
conditions, if any, on
which the exemption
certificate is granted. }

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of 19 .

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

† Insert here references to Chapters and Regulations, specifying particular paragraphs.

Modèle de Certificat d'Exemption

CERTIFICAT D'EXEMPTION

*(Cachet Officiel)**(Nationalité)*

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER, 1948

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut

Le Gouvernement*(Nom) certifie*

Je, soussigné

(Nom) certifie

Que le navire susvisé est exempté, en vertu de la Règle
 Chapitre des Règles annexées à la Convention précitée, de
 l'application des prescriptions de†
 de la Convention pour les voyages de
 à.....

* Indiquer ici les } *
 conditions, s'il en existe,
 sous lesquelles le certi-
 ficat d'exemption est
 accordé.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement
 Il est valable jusqu'au

Délivré à , le 19

*(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce
 certificat.)*

(Cachet)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à
 délivrer ce certificat.

(Signature)

† Indiquer ici les références aux Chapitres, Règles et paragraphes.



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 21 RECUEIL DES TRAITÉS

CA/EA/10
-52721

CLAIMS

Agreement between CANADA
and ITALY



Effectuated by Exchange of Notes

Signed at Ottawa, September 20, 1951

In force September 20, 1951

RÉCLAMATIONS

Accord entre le CANADA
et l'ITALIE

Intervenu par un Échange de Notes

Signées à Ottawa le 20 septembre 1951

En vigueur le 20 septembre 1951



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 21 RECUEIL DES TRAITÉS

CLAIMS

Agreement between CANADA
and ITALY

Effected by Exchange of Notes

Signed at Ottawa, September 20, 1951

In force September 20, 1951

RÉCLAMATIONS

Accord entre le CANADA
et l'ITALIE

Intervenu par un Échange de Notes

Signées à Ottawa le 20 septembre 1951

En vigueur le 20 septembre 1951

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery Contrôleur de la Papeterie
OTTAWA, 1954

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

SUMMARY

	Page
I. Note dated September 20, 1951, from the Secretary of State for External Affairs to the Minister of Foreign Affairs of Italy.....	4
II. Note dated September 20, 1951, from the Minister of Foreign Affairs of Italy to the Secretary of State for External Affairs.....	8
French translation of Notes I and II.....	5 & 9

SOMMAIRE

	Page
I. Note, en date du 20 septembre 1951, adressée par le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au Ministre des Affaires étrangères d'Italie.....	4
II. Note, en date du 20 septembre 1951, adressée par le Ministre des Affaires étrangères d'Italie au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures.....	8
Traduction française des Notes I et II.....	5 & 9

EXCHANGE OF NOTES (SEPTEMBER 20, 1951) BETWEEN CANADA AND ITALY
CONSTITUTING AN AGREEMENT FOR THE SETTLEMENT OF CERTAIN
CANADIAN WAR CLAIMS AND THE RELEASE OF ITALIAN ASSETS IN
CANADA.

*The Secretary of State for External Affairs
to the Minister of Foreign Affairs of Italy*

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

OTTAWA, September 20, 1951.

No. 52

EXCELLENCY,

In order to reach a final settlement, in a spirit of mutual understanding, of matters still pending between Italy and Canada as a result of the Peace Treaty of February 10, 1947, it is proposed that the following agreement be entered into between the Governments of Canada and Italy:

ARTICLE I

The Italian Government shall, as soon as this Agreement has been approved by the Italian Parliament, pay to the Canadian Government a lump-sum of 290 million lire, for unrestricted use in Italy in the satisfaction of all Canadian claims under the Peace Treaty of February 10, 1947, with the exception of:

- (a) Debts and bonds referred to in Article 2 of this Agreement;
- (b) The claims of Aluminium Limited or its Italian subsidiaries and of the Sir Alexander MacKenzie estate which will be dealt with separately in accordance with the relevant provisions;
- (c) Claims which might have arisen under paragraph 6 of Article 78 of the said Peace Treaty.

Such payment shall free the Italian Government of any responsibility towards the Government of Canada and Canadian nationals (individuals, corporations and associations) as regards the above-mentioned claims, excepting those mentioned in (a), (b) and (c). This sum, as well as any compensation paid by the Canadian Government to any of its claimants, shall be exempt from any deductions, taxes or other charges imposed by the Italian Government.

ARTICLE 2

Debts and bonds owing by the Italian Government and Italian nationals (individuals, corporations and associations) to the Canadian Government and Canadian nationals (individuals, corporations and associations), incurred before September 15, 1947, and referred to in Article 81 of the said Treaty, shall also be paid according to the respective rights of creditors and debtors, and in accordance with the contracts, deeds or relevant documents, in the currency originally stipulated which shall be made available to the debtors by the Italian

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (LE 20 SEPTEMBRE 1951) ENTRE LE CANADA ET L'ITALIE
CONSTITUANT UN ACCORD CONCERNANT LE RÈGLEMENT DE CERTAINES
RÉCLAMATIONS CANADIENNES NÉES DE LA GUERRE ET LE DÉBLOCAGE
DES AVOIRS ITALIENS AU CANADA.

*Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au
Ministre des Affaires étrangères d'Italie*

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

OTTAWA, le 20 septembre 1951.

N° 52

MONSIEUR LE MINISTRE,

En vue d'en arriver, dans un esprit de bonne entente mutuelle, à un règlement final des questions encore en suspens entre l'Italie et le Canada et découlant du Traité de Paix du 10 février 1947, il est proposé que l'accord suivant soit conclu entre le Gouvernement canadien et le Gouvernement italien:

ARTICLE 1^{er}

Le Gouvernement italien, aussitôt que le présent Accord aura été approuvé par le Parlement italien, versera au Gouvernement canadien une somme forfaitaire de 290 millions de liras qui pourra être employée sans restrictions en Italie à la satisfaction de toutes les réclamations canadiennes découlant du Traité de Paix du 10 février 1947, à l'exception

- a) des dettes et obligations visées à l'Article 2 du présent Accord;
- b) des réclamations de l'Aluminium Limited ou de ses succursales italiennes ainsi que de la succession de sir Alexander MacKenzie, lesquelles seront réglées séparément en conformité des dispositions pertinentes;
- c) des réclamations auxquelles pourrait avoir donné lieu le paragraphe 6 de l'Article 78 dudit Traité de Paix.

Le versement de cette somme libérera le Gouvernement italien de toute responsabilité à l'endroit soit du Gouvernement canadien soit de ses ressortissants (particuliers, sociétés commerciales ou associations) en ce qui concerne les réclamations susvisées sauf celles énumérées en a), b) et c) ci-dessus. Cette somme, ainsi que toute compensation payée par le Gouvernement canadien à ses réclamants, sera exempte des déductions, impôts ou autres frais imposés par le Gouvernement italien.

ARTICLE 2

Les dettes et obligations à la charge du Gouvernement italien et de ressortissants italiens (particuliers, sociétés commerciales ou associations) envers le Gouvernement canadien ou des ressortissants canadiens (particuliers, sociétés commerciales ou associations), contractées avant le 15 septembre 1947 et visées à l'Article 81 dudit Traité, devront aussi être réglées selon les droits respectifs des créanciers et débiteurs et en conformité des contrats, actes ou documents pertinents, dans la devise originellement stipulée, laquelle devra à cette fin

Government for the purpose of such payment. The provisions of this Article shall also apply to Canadian claims against corporations or associations having "siège social" in the free territory of Trieste, within the limits of practical possibilities.

ARTICLE 3

Upon the signing of this Agreement, the Canadian Government will announce in the Canada Gazette the release of all the Italian assets sequestered, seized by or under the control of the Canadian Custodian, the actual release to start immediately and to be effected upon individual application, and to be terminated in the shortest possible time; the Canadian Government taking all necessary measures to this effect.

ARTICLE 4

In the case of a dispute arising between the two Governments as to the interpretation and application of this Agreement, which cannot be settled through normal diplomatic channels, such dispute shall be submitted to a neutral arbitrator jointly appointed by the two Governments, and, failing agreement, by the Secretary General of the United Nations, and the decision of such arbitrator shall be accepted by both Governments as final and binding.

The cost of arbitration shall be borne in equal shares by the two Governments.

If the Government of Italy accepts these proposals, it is suggested that this Note and Your Excellency's reply should be regarded as constituting an agreement between our two Governments.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

L. B. PEARSON.

être mise à la disposition des débiteurs par le Gouvernement italien. Les dispositions du présent Article s'appliqueront aussi aux réclamations canadiennes présentées contre des sociétés commerciales ou des associations ayant leur siège social dans le Territoire libre de Trieste, dans la limite des possibilités pratiques.

ARTICLE 3

Dès la signature du présent Accord, le Gouvernement canadien annoncera dans la *Gazette du Canada* la libération de tous les biens italiens mis sous séquestre, saisis ou administrés par le Séquestre du Canada, la libération effective en devant commencer immédiatement, s'effectuer sur demande individuelle et être achevée dans le plus bref délai, le Gouvernement canadien prenant toutes les mesures nécessaires à cette fin.

ARTICLE 4

S'il survient un différend entre les deux Gouvernements quant à l'interprétation et à l'application du présent Accord et qu'il ne puisse être réglé par les voies diplomatiques normales, le différend sera soumis à un arbitre neutre désigné d'un commun accord par les deux Gouvernements ou, à défaut d'accord entre eux, par le Secrétaire général des Nations Unies, et la décision dudit arbitre sera acceptée par les deux Gouvernements comme finale et obligatoire.

Les frais d'arbitrage seront supportés à parts égales par les deux Gouvernements.

Si le Gouvernement italien agrée ces dispositions, la présente note et la réponse de Votre Excellence pourraient être considérées comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

L. B. PEARSON.

II

*The Minister of Foreign Affairs of Italy
to the Secretary of State for External Affairs*

EMBASSY OF ITALY

OTTAWA, September 20, 1951.

No. 2056/51

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your note of September 20th, 1951 the text of which is transcribed hereafter:

(See Note I)

"In order to reach
.....equal shares by the two Governments."

I have the honour to inform you that the Italian Government accepts these proposals and that therefore your note and this reply are regarded as constituting an agreement between our two Governments.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

DE GASPERI

II

*Le Ministre des Affaires étrangères d'Italie
au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures*

AMBASSADE D'ITALIE

OTTAWA, le 20 septembre 1951.

N° 2056/51

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 20 septembre 1951, dont le texte suit:

(Voir note I)

"En vue d'en arriver.....
.....à parts égales par les deux Gouvernements."

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement italien accepte ces propositions et qu'en conséquence votre note et la présente réponse sont considérées comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

DE GASPERI



CANADA. EXTERNAL AFFAIRS

TREATY SERIES 1952 No. 22 RECUEIL DES TRAITÉS

CA1E/10
-52722

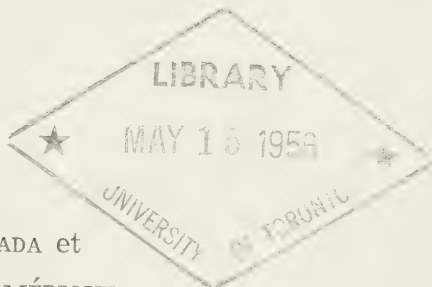
DEFENCE

Agreement between CANADA
and the UNITED STATES OF AMERICA

Effectuated by Exchange of Notes
Signed at Ottawa December 5, 1952

Entered into force December 5, 1952

DÉFENSE



Accord entre le CANADA et
les ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Intervenu par un Échange de Notes
Signées à Ottawa le 5 décembre 1952

En vigueur le 5 décembre 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 22 RECUEIL DES TRAITÉS

DEFENCE

Agreement between CANADA
and the UNITED STATES OF AMERICA

Effected by Exchange of Notes
Signed at Ottawa December 5, 1952

Entered into force December 5, 1952

DÉFENSE

Accord entre le CANADA et
les ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Intervenu par un Échange de Notes
Signées à Ottawa le 5 décembre 1952

En vigueur le 5 décembre 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and Controller of Stationery | Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie
OTTAWA, 1954

Price: 25 cents

93386—1

Prix: 25 cents

SUMMARY

	PAGE
I. Note dated December 5, 1952, from the Acting Secretary of State for External Affairs to the Ambassador of the United States of America to Canada	4
II. Note dated December 5, 1952, from the Ambassador of the United States of America to Canada to the Acting Secretary of State for External Affairs	10

SOMMAIRE

	PAGE
I. Note, en date du 5 décembre 1952, adressée par le Secrétaire d'État suppléant aux Affaires extérieures à l'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Canada	5
II. Note, en date du 5 décembre 1952, adressée par l'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Canada au Secrétaire d'État suppléant aux Affaires extérieures	11

EXCHANGE OF NOTES (DECEMBER 5, 1952) BETWEEN CANADA AND THE UNITED STATES OF AMERICA CONSTITUTING AN AGREEMENT REGARDING THE LEASING OF CERTAIN LANDS SITUATED WITHIN RCAF STATION GOOSE BAY.

I

The Acting Secretary of State for External Affairs to the Ambassador of the United States of America to Canada

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

CANADA

OTTAWA, December 5, 1952

No. D-277

EXCELLENCY,

I have the honour to refer to discussions which have recently taken place between representatives of our Governments on the Permanent Joint Board on Defence concerning a proposed lease to the United States of America of certain lands (hereinafter referred to as Leased Areas), situated within Royal Canadian Air Force Station Goose Bay (hereinafter referred to as Goose Bay) in the province of Newfoundland, for military purposes, and to inform you that in view of the common defence interests of Canada and the United States of America the Government of Canada is prepared to grant such a lease subject to the terms set forth in this note.

2. The Leased Areas shall comprise those lands agreed upon by the Governments of Canada and the United States of America on the date of the coming into force of this lease agreement and such additional lands as may thereafter, in a manner to be determined in each case by the Government of Canada, be made available to the United States of America upon its request.

3. The term of the lease shall expire twenty years after the date of the coming into force of this lease agreement, and shall be without charge.

4. The United States of America (hereinafter called the Lessee) may by notice in writing to the Government of Canada (hereinafter called the Lessor) not less than six months prior to the expiration of the term of the lease, request an extension of the term. If such request is made, the Lessor undertakes to consider it in the light of the common defence interests of Canada and the United States of America. When consulting together on a request for extension, the parties will consider what modifications if any in the provisions of the lease would be necessary or desirable in the light of experience.

5. The Lessee, without prejudice to the sovereignty of Canada, shall have quiet enjoyment of the Leased Areas, subject at all times to right of free access by the Commanding Officer, Royal Canadian Air Force Station Goose Bay, or such officer as may be designated by him, to any part of the Leased Areas.

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (5 DÉCEMBRE) ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE CONSTITUANT UN ACCORD RELATIF À LA LOCATION DE
CERTAINS TERRAINS SITUÉS DANS LES LIMITES DE LA STATION DU
CARC À GOOSE-BAY.

I

*Le Secrétaire d'État suppléant aux Affaires extérieures à l'Ambassadeur
des États-Unis d'Amérique au Canada*

MINISTÈRES DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

CANADA

OTTAWA, 5 décembre 1952

N° D-277

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

J'ai l'honneur de me référer aux entretiens qui ont eu lieu récemment entre les représentants de nos deux Gouvernements au sein de la Commission permanente canado-américaine de défense à propos de la location projetée aux États-Unis d'Amérique de certains terrains (appelés ci-après Zones à bail) situés dans les limites de la Station du Corps d'aviation royal canadien à Goose-Bay (ci-après appelée Goose-Bay), dans la province de Terre-Neuve, pour des fins militaires, et de vous faire savoir qu'en considération des intérêts communs de la défense du Canada et de celle des États-Unis d'Amérique, le Gouvernement canadien est disposé à accorder un tel contrat de location sous réserve des conditions exposées dans la présente note.

2. Les Zones à bail comprendront les terrains qui feront l'objet d'un accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique le jour de l'entrée en vigueur du présent contrat de location ainsi que tous autres terrains qui pourront par la suite, selon des modalités à définir dans chaque cas par le Gouvernement du Canada, être mis sur demande à la disposition des États-Unis d'Amérique.

3. Le bail prendra fin vingt ans après le jour de l'entrée en vigueur du présent contrat de location; la location sera gratuite.

4. Les États-Unis d'Amérique (appelés ci-après le Locataire) pourront, moyennant préavis donné par écrit au Gouvernement du Canada (appelé ci-après le Bailleur) au moins six mois avant l'expiration du bail, en demander la prorogation. S'il lui est présenté une telle demande, le Bailleur s'engage à l'examiner au point de vue des intérêts communs de la défense du Canada et de celle des États-Unis d'Amérique. En se consultant au sujet d'une demande de prorogation du bail, les parties reviseront les dispositions du bail dans la mesure où la chose pourra paraître nécessaire ou utile, compte tenu de l'expérience acquise.

5. Le Locataire, sans préjudice de la souveraineté du Canada, aura la jouissance paisible des Zones à bail, sous réserve du droit, pour le Commandant de la Station du Corps d'aviation royal canadien à Goose-Bay ou pour tout officier qu'il pourra désigner, d'entrer librement, en tout temps, dans toute partie des Zones à bail.

6. The Lessee shall have the right of free access to and egress from the Leased Areas, subject to the right of the Lessor to prescribe the routes to be used, and shall have within the Leased Areas, subject to the terms of this note, such rights as are necessary to support the operation of United States military aircraft at Goose Bay, including the right

- (a) to station personnel within the Leased Areas, to issue orders for their control and command, and to undertake such internal security measures as may be deemed necessary by the Lessee;
- (b) to construct, install, improve and maintain in the Leased Areas, personnel housing, hangars, warehouses, shops, hard stands, parking aprons, storage and distribution facilities for aviation gasoline and other petroleum supplies, and any other type of building, structure or improvement deemed necessary by the Lessee, PROVIDED that all new major construction in the Leased Areas shall have the prior approval of the Commanding Officer, Royal Canadian Air Force Station Goose Bay; and
- (c) subject to the approval of the Commanding Officer, Royal Canadian Air Force Station Goose Bay, to construct, install and operate in the Leased Areas communication facilities and navigation aids (including meteorological systems), radio and radar apparatus and electronic devices, PROVIDED that the Lessee shall not thereby cause interference with any other similar installation or operation at Goose Bay, and FURTHER PROVIDED that the Government of Canada reserves the right to allocate frequencies and to control power and type of emission.

7. All buildings, structures and improvements permanently affixed to the realty by the Lessee at Goose Bay shall remain the property of the Lessee for the duration of this lease. Any such buildings, structures, and improvements situated at Goose Bay upon the termination of this lease shall thereupon become the property of the Lessor without compensation to the Lessee. The ownership of all other property, including removable improvements, equipment, material, supplies and goods, brought into Canada by the Lessee in connection with its operations at Goose Bay shall remain in the Lessee during and after the termination of this lease, and the Lessee shall have the unrestricted right of removing or disposing of all such property, PROVIDED that removal or disposition takes place within a reasonable time.

8. The Lessee may not assign or sublet, or part with the possession of the whole or any part of the Leased Areas.

9. United States military personnel outside the Leased Areas, in relation to the performance of their military duties, shall continue to be under the control and command of United States authorities but in all other respects so far as may be appropriate shall be subject to regulations and orders applicable to Canadian military personnel. The United States Air Force Commanding Officer at Goose Bay shall be responsible for the observance of Royal Canadian Air Force Station Standing Orders by all United States military personnel at Goose Bay outside the Leased Areas.

6. Le Locataire aura libre accès aux Zones à bail et pourra en sortir librement, le Bailleur conservant le droit de prescrire les routes à emprunter, et jouira dans les limites des Zones à bail, sous réserve des conditions de la présente note, de tous les droits nécessaires pour assurer les opérations des aéronefs militaires des États-Unis à Goose-Bay, et notamment du droit

- a) de cantonner des effectifs dans les limites des Zones à bail, de donner des ordres pour la direction et le commandement de ces effectifs et d'appliquer toutes mesures de sécurité interne qui pourront être jugées nécessaires par le Locataire;
- b) de construire, installer, améliorer ou entretenir dans les Zones à bail des casernements, des hangars, des entrepôts, des ateliers, des emplacements en dur, des plates-formes de stationnement, des aménagements d'emmagasiner et de distribution pour essence d'aviation et autres fournitures pétrolières, ainsi que des bâtiments, constructions ou améliorations de tout autre genre jugés nécessaires par le Locataire, À CONDITION qu'aucune nouvelle construction d'importance ne soit entreprise dans les Zones à bail sans le consentement préalable du Commandant de la Station du Corps d'aviation royal canadien à Goose-Bay; et
- c) sous réserve de l'approbation du Commandant de la Station du Corps d'aviation royal canadien à Goose-Bay, de construire, d'installer et d'utiliser dans les Zones à bail des moyens de communication et des aides à la navigation (y compris des installations météorologiques), des appareils de radio et de radar et des dispositifs électroniques, À CONDITION que le Locataire ne nuise pas par là à des installations ou opérations de même nature à Goose-Bay, et À CONDITION EN OUTRE que le Gouvernement du Canada conserve le droit d'attribuer les fréquences ainsi que de réglementer la puissance et le mode d'émission.

7. Tous bâtiments, constructions et améliorations ajoutés à demeure aux biens immobiliers de Goose-Bay par le Locataire appartiendront au Locataire pendant toute la durée du bail. Tous bâtiments, constructions et améliorations de cette nature sis à Goose-Bay à l'expiration du bail appartiendront dès lors au Bailleur sans indemnité pour le Locataire. La propriété de tous autres biens, y compris celle des améliorations non installées à demeure, de l'outillage, du matériel, des fournitures et marchandises, introduits au Canada par le Locataire en vue de ses opérations à Goose-Bay, appartiendront au Locataire pendant la durée du bail et après son expiration, et le Locataire aura le droit absolu de procéder à l'enlèvement de tous ces biens ou d'en disposer, À CONDITION de le faire dans un délai raisonnable.

8. Le Locataire ne pourra céder ni sous-louer, en tout ou en partie, les Zones à bail, ni s'en dessaisir d'aucune façon.

9. Les membres des forces militaires des États-Unis qui se trouveront en dehors des Zones à bail pour l'accomplissement de leurs fonctions militaires resteront sous la direction et le commandement des autorités des États-Unis, mais, à tous autres égards et autant qu'il conviendra, ils seront soumis aux règlements et aux ordres s'appliquant aux membres des forces militaires canadiennes. Le Commandant des forces aériennes des États-Unis à Goose-Bay sera chargé de faire observer les ordres permanents de la Station du Corps d'aviation royal canadien par tous les membres des forces militaires des États-Unis à Goose-Bay se trouvant en dehors des Zones à bail.

10. The Lessee may jointly, with the Lessor, have

- (a) the right to use the airfield at Goose Bay for the operation of United States military aircraft, subject to air traffic control by the Royal Canadian Air Force and prior notification of all expected arrivals to the Royal Canadian Air Force at Goose Bay;
- (b) free and uninterrupted use of roadways at Goose Bay outside the Leased Areas, subject to any limitations that may be imposed by the Commanding Officer, Royal Canadian Air Force Station Goose Bay, in the interests of the efficient operation of the station;
- (c) the use, for the transportation of petroleum products, of all pipes, pipelines, pumps and valves installed at Goose Bay by the Lessor and forming a part of the interconnected pipeline system;
- (d) the use of dockage facilities installed at Goose Bay; and
- (e) the use of such other areas and facilities at Goose Bay as may be agreed upon from time to time,

PROVIDED that the Lessee shall make compensation for any damage or injury suffered by others in consequence of the negligence of the members of its armed forces, employees or agents in connection with anything done or omitted under paragraph 10.

11. The Lessee may be authorized, in such manner as the Lessor determines, to use such rights of way at Goose Bay, outside the Leased Areas, as may hereafter be agreed upon, and may construct, maintain and operate thereon, such communication and transportation facilities as may be required for the support of United States military aircraft at Goose Bay.

12. The Lessee will not be required to pay any tax or fee in respect of registration or licencing of motor vehicles for use within Goose Bay.

13. The Lessee shall observe, both within and without the Leased Areas, accepted safety standards at Goose Bay for the protection of life and property.

14. The Lessee shall not install, maintain or operate at Goose Bay, whether within or without the Leased Areas, any lights or other aids to navigation of aircraft without the approval of the Commanding Officer, Royal Canadian Air Force Station Goose Bay.

15. The Lessee shall not at any time cause the waters of the Hamilton River to be polluted by disposal of sewage or otherwise.

16. The Lessee will use Canadian labour and materials as far as practicable in the construction and maintenance of facilities at Goose Bay.

17. In order to avoid doubt, I am instructed to state that my Government intends that the laws of Canada shall continue to apply throughout Goose Bay, including the Leased Areas.

18. If the foregoing is acceptable to your Government, this note and your reply shall be regarded as constituting a lease agreement in force from the date of your reply.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

BROOKE CLAXTON.

10. Le Locataire pourra, en commun avec le Bailleur, avoir,
- a) le droit d'utiliser le terrain d'aviation de Goose-Bay pour les opérations des aéronefs militaires des États-Unis, sous réserve de la direction de la circulation aérienne par le Corps d'aviation royal canadien et sous réserve de notification préalable au Corps d'aviation royal canadien à Goose-Bay de toutes les arrivées attendues;
 - b) l'usage libre et ininterrompu des voies routières de Goose-Bay en dehors des Zones à bail, sous réserve de toutes limitations qui pourront être imposées par le Commandant de la Station du Corps d'aviation royal canadien à Goose-Bay dans l'intérêt du bon fonctionnement de la Station;
 - c) l'usage, pour le transport des produits pétroliers, de toutes conduites, canalisations, pompes et soupapes installées à Goose-Bay par le Bailleur et faisant partie du réseau unifié de canalisations;
 - d) l'usage des installations de dock de Goose-Bay; et
 - e) l'usage de toutes autres étendues et installations ou services à Goose-Bay qui pourront au besoin faire l'objet d'une convention particulière,

À CONDITION que le Locataire verse une indemnité pour tout dommage ou blessure subis par d'autres personnes du fait de la négligence des membres de ses forces armées, de ses employés ou de ses agents à l'occasion de toute chose faite ou omise aux termes du paragraphe 10.

11. Le Locataire pourra être autorisé, selon des modalités à définir par le Bailleur, à se prévaloir de tous droits de passage à Goose-Bay, en dehors des Zones à bail, qui pourront plus tard lui être consentis, et il pourra construire, entretenir et mettre en service sur l'emprise tous moyens de communication et de transport qui pourront être nécessaires pour assurer les opérations des aéronefs militaires des États-Unis à Goose-Bay.

12. Le Locataire ne sera tenu de payer ni taxes ni droits d'enregistrement ou d'autorisation sur les véhicules automobiles dont il se servira dans les limites de Goose-Bay.

13. Le Locataire observera, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des Zones à bail, les normes de sécurité acceptées à Goose-Bay pour la protection de la vie humaine et de la propriété.

14. Le Locataire n'installera, n'entretiendra ni n'utilisera à Goose-Bay, que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur des Zones à bail, aucun phare ou aucune autre aide à la navigation aérienne sans l'approbation du Commandant de la Station du Corps d'aviation royal canadien à Goose-Bay.

15. Le Locataire ne fera jamais rien qui soit de nature à polluer les eaux du fleuve Hamilton, par l'évacuation des eaux d'égouts ou autrement.

16. Le Locataire emploiera autant que possible des ouvriers et des matériaux canadiens pour la construction et l'entretien des installations de Goose-Bay.

17. Afin de prévenir toute équivoque, j'ai reçu instructions de préciser que mon Gouvernement entend que les lois du Canada continuent de s'appliquer partout à Goose-Bay, même dans les Zones à bail.

18. Si les dispositions qui précèdent agréent à votre Gouvernement, la présente note et la réponse que vous y donnerez seront réputées constituer un contrat de location en vigueur à compter du jour de votre réponse.

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

BROOKE CLAXTON.

II

*The Ambassador of the United States of America to Canada to
the Acting Secretary of State for External Affairs*

UNITED STATES EMBASSY,

OTTAWA, December 5, 1952

No. 96

EXCELLENCY,

I have the honor to refer to Your Excellency's Note No. D-277 of December 5, 1952 stating that in view of the common defense interests of Canada and the United States the Government of Canada is prepared to grant to the United States a lease of certain lands situated within the Royal Canadian Air Force Station Goose Bay in the Province of Newfoundland.

The terms set forth in your Note are acceptable to the United States of America. Accordingly, my Government concurs in your proposal that your Note and this reply shall from the date of this Note constitute a lease agreement between our two Governments on this subject.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my most distinguished consideration.

STANLEY WOODWARD

II

*L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Canada au Secrétaire
d'État suppléant aux Affaires extérieures*

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

OTTAWA, 5 décembre 1952

N° 96

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de me référer à la note n° 277 de Votre Excellence en date du 5 décembre 1952, par laquelle vous me faites savoir que, eu égard aux intérêts communs de la défense du Canada et de celle des États-Unis, le Gouvernement canadien est disposé à louer aux États-Unis certains terrains situés dans les limites de la Station du Corps d'aviation royal canadien à Goose-Bay (Terre-Neuve).

Les conditions énoncées dans votre note agréent au Gouvernement des États-Unis d'Amérique. Mon Gouvernement souscrit donc à votre proposition tendant à ce que votre note et la présente réponse constituent, à compter de ce jour, un contrat de location entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

STANLEY WOODWARD



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 23 RECUEIL DES TRAITÉS

CO-OPERATIVE ECONOMIC
DEVELOPMENT OF CEYLON

CA1EA10
-52723

Agreement between CANADA
and CEYLON

Effected by Exchange of Notes



Signed at Colombo, July 3 and 11, 1952

In force July 11, 1952

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE CEYLAN
SUR UNE BASE COOPÉRATIVE

Accord entre le CANADA
et le CEYLAN

Intervenu par un Échange de Notes

Signées à Colombo, les 3 et 11 juillet 1952

En vigueur le 11 juillet 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 23 RECUEIL DES TRAITÉS

CO-OPERATIVE ECONOMIC DEVELOPMENT OF CEYLON

Agreement between CANADA
and CEYLON

Effected by Exchange of Notes

Signed at Colombo, July 3 and 11, 1952

In force July 11, 1952

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE CEYLAN SUR UNE BASE COOPÉRATIVE

Accord entre le CANADA
et le CEYLAN

Intervenu par un Échange de Notes

Signées à Colombo, les 3 et 11 juillet 1952

En vigueur le 11 juillet 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and | Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery | Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1954

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

SUMMARY

	Page
I. Note dated July 3, 1952, from the Canadian Government Trade Commissioner in Ceylon to the Minister of Defence and External Affairs of Ceylon.....	4
II. Note dated July 11, 1952, from the Permanent Secretary, Ministry of External Affairs of Ceylon to the Canadian Government Trade Commissioner in Ceylon	8
French translation of Notes I and II.....	5 & 9

SOMMAIRE

	Page
I. Note, en date du 3 juillet 1952, adressée par le Commissaire de commerce du Gouvernement canadien à Ceylan au Ministre de la Défense et des Affaires extérieures de Ceylan.....	4
II. Note, en date du 11 juillet 1952, adressée par le Secrétaire permanent du Ministère des Affaires extérieures de Ceylan au Commissaire de commerce du Gouvernement canadien à Ceylan.....	8
Traduction française des Notes I et II.....	5 & 9

EXCHANGE OF NOTES (JULY 3 AND 11, 1952) BETWEEN CANADA AND CEYLON
CONSTITUTING AN AGREEMENT GIVING EFFECT TO THE STATEMENT OF
PRINCIPLES AGREED BETWEEN THE TWO COUNTRIES FOR CO-OPERATIVE
ECONOMIC DEVELOPMENT OF CEYLON.

I

*The Canadian Government Trade Commissioner in Ceylon
to the Minister of Defence and External Affairs of Ceylon*

DEPARTMENT OF TRADE AND COMMERCE
CANADA FOREIGN TRADE SERVICE

July 3, 1952.

Sir,

I have the honour to refer to recent discussions between the officials of our two Governments concerning the Colombo Plan for Co-operative Economic Development in South and South-East Asia. The officials reached agreement on the general principles under which all Canadian assistance to the Government of Ceylon under the Plan should be made available.

As you know, it is the practice of the parliament of Canada to vote funds on an annual basis and the amounts provided must be reviewed from year to year. For this year, certain funds have been provided for the Colombo Plan and the Government of Canada now wishes to establish agreed principles to guide the activities of our respective governments in the furtherance of the Plan.

For this purpose I attach a "Statement of Principles agreed between the Government of Canada and the Government of Ceylon for Co-operative Economic Development of Ceylon".

If the attached statement is agreeable to your Government, this note and your reply to that affect will constitute an agreement on this subject, effective from the date of your reply.

I have the honour to be, Sir, Your obedient servant,

PAUL SYKES.

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (3 et 11 JUILLET 1952) ENTRE LE CANADA ET CEYLAN
CONSTITUANT UN ACCORD METTANT EN VIGUEUR LA DÉCLARATION
DE PRINCIPES DES DEUX PAYS RELATIVE AU DÉVELOPPEMENT ÉCONO-
MIQUE COOPÉRATIF DE CEYLAN.

I

*Le Commissaire de commerce du Gouvernement canadien à Ceylan au
Ministre de la Défense et des Affaires extérieures de Ceylan*

MINISTÈRE DU COMMERCE DU CANADA
SERVICE DU COMMERCE EXTÉRIEUR

Le 3 juillet 1952.

MONSIEUR LE MINISTRE

J'ai l'honneur de me référer aux entretiens qui ont eu lieu récemment entre fonctionnaires de nos deux gouvernements au sujet du Plan de Colombo pour le développement économique coopératif du sud et du sud-est de l'Asie. Nos fonctionnaires se sont mis d'accord sur les principes généraux suivant lesquels devra être fournie toute aide canadienne accordée au Gouvernement cingalais dans le cadre du Plan.

Comme vous le savez, il est d'usage que le Parlement canadien vote les fonds requis sur une base annuelle et il faut que les montants fournis fassent l'objet d'une revision d'une année à l'autre. Pour cette année, il a été fourni des fonds en vue du Plan de Colombo, et le Gouvernement canadien voudrait maintenant que soient arrêtés d'un commun accord les principes dont s'inspireront nos gouvernements respectifs dans l'avancement du Plan.

A cette fin, je vous remets sous ce pli une "Déclaration de principes formulée d'un commun accord par le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de Ceylan en vue du développement économique de Ceylan sur une base coopérative".

Si la déclaration ci-jointe agréée à votre Gouvernement, la présente note et votre réponse constitueront un accord sur le sujet, qui sera en vigueur à compter de la date de votre réponse.

Veillez agréer, Monsieur le ministre, les assurances de ma très haute considération.

PAUL SYKES.

COLOMBO PLAN

STATEMENT OF PRINCIPLES AGREED between the Government of Canada and the Government of Ceylon for Co-operative Economic Development of Ceylon.

The Governments of Canada and Ceylon, together with other governments, took part in London in 1950 in drawing up the Colombo Plan for Co-operative Economic Development in South and South-East Asia. The Governments of Canada and Ceylon now desire to co-operate for their mutual benefit, and in particular for the achievement of the purposes of the Colombo Plan, by promoting the economic development of Ceylon. Therefore the Governments of Canada and Ceylon now wish to establish agreed principles under which economic aid from Canada will be provided to Ceylon for the purposes of the Colombo Plan, and according to which supplementary agreements may be made to cover specific programmes.

The Governments of Canada and Ceylon agree to the establishment of the following principles:

1. All economic aid supplied by the Government of Canada to the Government of Ceylon under the Colombo Plan shall consist of goods and services in accordance with specific programmes agreed upon from time to time between the two governments. Similarly, agreement will be reached on the methods of procurement and transfer:

2. In order that Canadian aid may cover different types of projects, different forms of financing may be used; in particular, Canadian aid will be available on either a grant or a loan basis, depending on the nature of each specific programme and the uses to which the goods and services supplied under it are put.

3. The particular terms of each specific programme will be a matter for agreement between the two governments, subject to the following general provisions:

(a) *Grants:* In any specific programme under which goods financed by grants from the Canadian Government are sold or otherwise distributed to the Ceylon public "counterpart funds" will normally be set aside. The Ceylon Government will set up a special account for these funds and will keep separate records of the amounts placed in the account in connection with each specific programme. It will pay into this account the rupee equivalent of the Canadian expenditures on goods and services supplied under any such programme. The Government of Ceylon will from time to time report to the Government of Canada the position of this account and will supply a certificate from the Auditor General of Ceylon. The two governments will from time to time agree on the economic development projects in Ceylon to be financed from this account.

(b) *Loans:* For the specific programmes which are agreed to be appropriate for financing by means of loans the terms of the loans will be determined by the two Governments. These terms will relate primarily to the commercial character of the particular project in question, to its anticipated earnings, and to its anticipated effects on the foreign exchange position of Ceylon.

PLAN DE COLOMBO

DÉCLARATION DE PRINCIPES formulée d'un commun accord par le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de Ceylan en vue du développement économique de Ceylan sur une base coopérative.

Les Gouvernements du Canada et de Ceylan, ayant participé avec d'autres gouvernements, réunis à Londres en 1950, à l'élaboration du Plan de Colombo pour le développement économique du sud et du sud-est de l'Asie sur une base coopérative; souhaitant coopérer à l'avancement de leurs intérêts communs, et notamment à la réalisation des objectifs du Plan de Colombo, en favorisant le développement économique de Ceylan; désireux d'arrêter à cette fin certains principes communs aux termes desquels le Canada fournira de l'aide économique au Ceylan en exécution du Plan de Colombo et dans le cadre desquels des accords complémentaires visant certains programmes particuliers pourront intervenir ultérieurement, conviennent d'établir les principes suivants:

1. Toute aide économique que le Gouvernement du Canada fournira au Gouvernement de Ceylan aux termes du Plan de Colombo consistera en biens et services, conformément aux programmes particuliers arrêtés de temps à autre d'un commun accord par les deux États. Ceux-ci s'entendront également sur les modalités d'acquisition et de transfert.

2. Afin que l'aide canadienne s'applique à diverses catégories de projets, il sera permis de recourir à différentes méthodes de financement; ainsi l'aide du Canada prendra la forme de subventions ou de prêts, selon la nature de chaque projet envisagé et l'emploi auquel on destine les biens et services fournis dans le cadre de ce programme.

3. Les conditions particulières de chaque programme feront l'objet d'un accord entre les deux Gouvernements, compte tenu des dispositions générales suivantes:

a) *Subventions*: Pour tout programme particulier sous le régime duquel des marchandises financées par les subventions du Gouvernement canadien sont vendues ou autrement distribuées à la population de Ceylan, des "fonds de contre-partie" seront normalement mis de côté. Le Gouvernement cingalais ouvrira un compte spécial pour ces fonds et inscrira séparément les sommes portées à ce compte à l'égard de chaque programme particulier. Il versera à ce compte la contre-valeur en roupies des fonds affectés par le Canada aux biens et services fournis en vertu de tout programme de cette nature. Le Gouvernement cingalais présentera périodiquement au Gouvernement canadien un rapport sur l'état du compte en question et lui remettra un certificat de l'auditeur général de Ceylan. Les deux Gouvernements s'entendront de temps à autre sur les projets de développement économique de Ceylan qui seront financés au moyen de ce compte.

b) *Prêts*: A l'égard des programmes particuliers qui sont jugés d'un commun accord propres à être financés par voie de prêts, les conditions desdits prêts seront fixées par les deux Gouvernements. Ces conditions porteront au premier chef sur le caractère commercial du projet particulier en question, sur le rendement qu'on en attend et sur les effets qu'il est censé avoir sur le compte de devises étrangères de Ceylan.

II

*The Permanent Secretary, Ministry of External Affairs of Ceylon
to the Canadian Government Trade Commissioner in Ceylon*

MINISTRY OF
DEFENCE AND EXTERNAL AFFAIRS,
SENATE BUILDING

COLOMBO (CEYLON), 11th July, 1952.

No. ECO/COL/16/52

SIR,

I have the honour to refer to your Note of July 3, 1952 addressed to the Minister of Defence and External Affairs, with which was enclosed a "Statement of Principles" agreed between the Government of Canada and the Government of Ceylon for Co-operative Economic Development of Ceylon. The Government of Ceylon agree that Canadian assistance to the Government of Ceylon under the Colombo Plan should be made available in accordance with this statement of Principles. The Government of Ceylon also agree that your Note and this reply will constitute an agreement on this subject which will take effect from today.

I am, Sir, Your obedient servant,

K. VAITHIANATHAN.

II

*Le Secrétaire permanent du ministère des Affaires extérieures de Ceylan
au Commissaire de commerce du Gouvernement canadien à Ceylan*

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE
ET DES AFFAIRES EXTÉRIEURES,
ÉDIFICE DU SÉNAT

COLOMBO (CEYLAN), le 11 juillet 1952.

N° ECO/COL/16/52

MONSIEUR LE COMMISSAIRE DE COMMERCE,

J'ai l'honneur de me référer à votre note du 3 juillet 1952 adressée au Ministre de la Défense et des Affaires extérieures, à laquelle était jointe une "Déclaration de principes formulée d'un commun accord par le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de Ceylan en vue du développement économique de Ceylan sur une base coopérative". Le Gouvernement cingalais convient que l'aide canadienne accordée au Gouvernement cingalais dans le cadre du Plan de Colombo devra l'être en conformité de cette déclaration de principes. Le Gouvernement cingalais convient aussi que votre note et la présente réponse constitueront un accord sur le sujet prenant effet à compter d'aujourd'hui.

Veillez agréer, Monsieur le Commissaire de Commerce, les assurances de ma haute considération.

K. VAITHIANATHAN.



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 24 RECUEIL DES TRAITÉS

CA 1EA 10
- 52724

TRADE

Agreement between CANADA
and EGYPT

Effectuated by Exchange of Notes

Signed at Ottawa, November 26
and December 3, 1952

Entered into force December 3, 1952

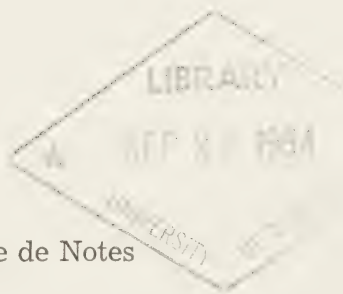
COMMERCE

Accord entre le CANADA
et l'ÉGYPTE

Intervenu par un Échange de Notes

Signées à Ottawa le 26 novembre
et le 3 décembre 1952

En vigueur le 3 décembre 1952





CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 24 RECUEIL DES TRAITÉS

TRADE

Agreement between CANADA
and EGYPT

Effected by Exchange of Notes

Signed at Ottawa, November 26
and December 3, 1952

Entered into force December 3, 1952

COMMERCE

Accord entre le CANADA
et l'ÉGYPTE

Intervenu par un Échange de Notes

Signées à Ottawa le 26 novembre
et le 3 décembre 1952

En vigueur le 3 décembre 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and Controller of Stationery | Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1954

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

SUMMARY

	PAGE
I. Note dated November 26, 1952, from the Consul General for Egypt in Canada to the Secretary of State for External Affairs.....	4
II. Note dated December 3, 1952, from the Under-Secretary of State for External Affairs to the Consul General for Egypt in Canada.....	6
French translation of Notes I and II.....	5 & 7

SOMMAIRE

	PAGE
I. Note, en date du 26 novembre 1952, adressée par le Consul Général d'Égypte au Canada au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures.....	4
II. Note, en date du 3 décembre 1952, adressée par le Sous-Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au Consul Général d'Égypte au Canada.....	6
Traduction française des Notes I et II.....	5 & 7

EXCHANGE OF NOTES (NOVEMBER 26 and DECEMBER 3, 1952) BETWEEN CANADA
AND EGYPT CONSTITUTING AN AGREEMENT FOR THE EXCHANGE OF
MOST-FAVOURLED TREATMENT TO REGULATE AND FACILITATE TRADE
BETWEEN THE TWO COUNTRIES.

I

*The Consul General for Egypt in Canada to the Secretary
of State for External Affairs*

ROYAL EGYPTIAN CONSULATE GENERAL

Ottawa
No. 552

26 November, 1952.

Sir,

I have the honour to inform Your Excellency that, with a view to regulating and facilitating trade between Egypt and Canada, the Royal Egyptian Government propose to Her Majesty's Government in Canada an Agreement, in the following terms:—

1. Goods, the produce or manufacture of Canada imported into Egypt (whether for consumption, re-export or transit) will be accorded treatment not less favourable than that accorded to the goods of the most favoured foreign country excluding the special privileges accorded to any countries adjoining Egypt and to members of the Arab League.
2. Goods, the produce or manufacture of Egypt imported into Canada (whether for consumption, re-export or transit) will be accorded treatment not less favourable than that accorded to the goods of the most favoured foreign country excluding the special privileges accorded to adjoining territories and to members of the British Commonwealth of Nations and their dependent territories and to the Republic of Ireland.
3. The present Note and a Note from your Excellency confirming the acceptance by Her Majesty's Government in Canada of an agreement to this effect shall be regarded as constituting an agreement in this matter between the two Governments which shall come into force immediately on receipt of Your Excellency's Note and shall remain in force until superseded by another agreement or until the expiration of six calendar months from the date on which notice of termination shall have been given by either government to the other.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the expressions of my highest consideration.

H. M. EL HAKEEM.

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (26 NOVEMBRE et 3 DÉCEMBRE 1952) ENTRE LE CANADA
ET L'ÉGYPTÉ CONSTITUANT UN ACCORD RELATIF A L'ÉCHANGE DU TRAITEMENT
DE LA NATION LA PLUS FAVORISÉE EN VUE DE RÉGLER LE
COMMERCE ENTRE LES DEUX PAYS.

I

*Le Consul Général d'Égypte au Canada au Secrétaire
d'État aux Affaires extérieures*

CONSULAT GÉNÉRAL ROYAL D'ÉGYPTÉ

Ottawa
No. 552

le 26 novembre 1952.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de faire connaître à Votre Excellence qu'en vue de régler et de faciliter le commerce entre l'Égypte et le Canada, le Gouvernement Royal Égyptien propose au Gouvernement de Sa Majesté au Canada l'Accord qui suit:

1. Les articles produits ou fabriqués au Canada bénéficieront, à leur importation en Égypte (en vue de leur consommation, de leur réexportation ou de leur passage en transit), d'un traitement non moins favorable que celui dont bénéficient les articles du pays étranger le plus favorisé, à l'exclusion des privilèges spéciaux dont jouissent certains pays voisins de l'Égypte et les États membres de la Ligue arabe.
2. Les articles produits ou fabriqués en Égypte bénéficieront, à leur importation au Canada (en vue de leur consommation, de leur réexportation ou de leur passage en transit), d'un traitement non moins favorable que celui dont bénéficient les articles du pays étranger le plus favorisé, à l'exclusion des privilèges spéciaux dont jouissent les territoires voisins et les membres du Commonwealth britannique de nations, ainsi que les territoires relevant de leur autorité et la République d'Irlande.
3. Il est entendu que la présente note et une note de Votre Excellence confirmant l'approbation par le Gouvernement de Sa Majesté au Canada d'un accord dans ce sens constitueront un accord à ce sujet entre les deux Gouvernements, qui entrera en vigueur dès la réception de la note de Votre Excellence et demeurera en vigueur jusqu'à son remplacement par un autre accord ou jusqu'à l'expiration de six mois à compter de la date à laquelle l'un ou l'autre Gouvernement l'aura dénoncé.

Je saisis cette occasion pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma très haute considération.

H. M. EL HAKEEM.

II

*The Under-Secretary of State for External Affairs
to the Consul General for Egypt in Canada*

December 3, 1952.

Sir,

I have the honour to acknowledge your Note No. 552 of November 26th in which you propose to Her Majesty's Government in Canada an agreement for the exchange of most-favoured-nation treatment to regulate and facilitate trade between Egypt and Canada.

I have pleasure in informing you that my Government accepts the arrangement set out in your Note and agrees that your Note and this reply shall constitute an Agreement between the Government of Canada and the Royal Egyptian Government which shall enter into force with effect from December 3, 1952.

I have the honour to be,

Sir,

Your obedient servant,

A. E. RITCHIE.

*For the Under-Secretary of State
for External Affairs.*

II

*Le Sous-Secrétaire d'État aux Affaires extérieures
au Consul Général d'Égypte au Canada*

le 3 décembre 1952.

Monsieur le Consul Général,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note N° 552, en date du 26 novembre, par laquelle vous proposez au Gouvernement de Sa Majesté au Canada un accord relatif à l'échange du traitement de la nation la plus favorisée en vue de régler et de faciliter le commerce entre l'Égypte et le Canada.

J'ai le plaisir de vous faire connaître que mon Gouvernement accepte la proposition formulée dans votre note et consent à ce que votre note et la présente réponse constituent un Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement Royal Égyptien, qui entrera en vigueur le 3 décembre 1952.

Veillez agréer, Monsieur le Consul Général, les assurances de ma considération la plus distinguée.

A. E. RITCHIE.

*Pour le Sous-Secrétaire d'État
aux Affaires extérieures.*



CANADA,

External Affairs

TREATY SERIES 1952 No. 25 RECUEIL DES TRAITÉS

CA/EA/10
- 52725

PROMOTION OF SAFETY ON THE GREAT LAKES BY MEANS OF RADIO

Agreement between CANADA and
the UNITED STATES of America

Signed at Ottawa February 21, 1952

Ratifications exchanged at
Washington on November 13, 1952

In force November 13, 1954

SÉCURITÉ SUR LES GRANDS LACS PAR LA RADIO

Accord entre le CANADA et
les ÉTATS-UNIS d'AMÉRIQUE

Signé à Ottawa le 21 février 1952

Ratifications échangées à
Washington le 13 novembre 1952

En vigueur le 13 novembre 1954





CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 25 RECUEIL DES TRAITÉS

PROMOTION OF SAFETY ON THE GREAT LAKES BY MEANS OF RADIO

Agreement between CANADA and
the UNITED STATES of America

Signed at Ottawa February 21, 1952

Ratifications exchanged at
Washington on November 13, 1952

In force November 13, 1954

SÉCURITÉ SUR LES GRANDS LACS PAR LA RADIO

Accord entre le CANADA et
les ÉTATS-UNIS d'AMÉRIQUE

Signé à Ottawa le 21 février 1952

Ratifications échangées à
Washington le 13 novembre 1952

En vigueur le 13 novembre 1954

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and | Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery | Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1953.

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

AGREEMENT FOR THE PROMOTION OF SAFETY ON THE GREAT LAKES BY MEANS OF RADIO

The Government of Canada and the Government of the United States of America, being desirous of promoting safety of life and property on the Great Lakes of North America by means of radio, and believing that this purpose will be served by making provision in common agreement for radiotelephone communication for safety purposes, including radiotelephone communication as an aid to an instrument of navigation, and considering that this objective may best be achieved and maintained by the conclusion of an Agreement between the two Governments, have designated for that purpose as their respective Plenipotentiaries:

The Government of Canada:

LIONEL CHEVRIER,

Minister of Transport.

The Government of the United States of America:

STANLEY WOODWARD,

Ambassador Extraordinary and Minister Plenipotentiary
of the United States of America at Ottawa;

E. M. WEBSTER,

Commissioner, Federal Communications Commission.

who, having communicated to each other their respective Full Powers, found to be in good and due form, have agreed as follows:

ARTICLE 1

General Provisions

1. The Contracting Governments undertake, by their respective constitutional procedures, to give effect to the provisions of this Agreement, for the purpose of promoting safety of life and property on the Great Lakes, and to take all steps which may be necessary to give this Agreement full and complete effect.

2. This Agreement shall apply to vessels of all countries, as provided in Article 3 of this Agreement.

3. The Regulations annexed to this Agreement are an integral part thereof, and every reference to this Agreement implies at the same time a reference to the Regulations unless the language or context of the reference clearly excludes the Regulations. The Regulations may be amended, as may be necessary to carry out the provisions of this Agreement, by agreement between the two Governments.

4. Each Contracting Government agrees that any vessel which is not subject to this Agreement, and which is permitted by such Government to use any frequency designated by this Agreement, shall be required, while on the Great Lakes, to use such frequency in the same manner as a vessel subject to this Agreement.

5. No provision of this Agreement shall prevent the use by a vessel or survival craft in distress of any means at its disposal to attract attention, make known its position, and obtain help.

(Traduction)

ACCORD VISANT À ASSURER LA SÉCURITÉ SUR LES GRANDS LACS PAR LA RADIO

Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, désireux d'assurer la sauvegarde de la vie humaine et de la propriété sur les Grands lacs de l'Amérique du Nord par la radio et estimant qu'il convient à cette fin d'établir d'un commun accord les dispositions nécessaires à l'emploi des communications radiotéléphoniques en tant que service de sécurité, y compris leur emploi à titre d'auxiliaires et d'instruments de navigation, et considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but réside dans la conclusion d'un Accord par les deux Gouvernements, ont désigné à cet effet comme leurs plénipotentiaires respectifs:

Le Gouvernement du Canada:
LIONEL CHEVRIER,
Ministre des Transports.

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique:
STANLEY WOODWARD,
Ambassadeur extraordinaire et ministre plénipotentiaire
des États-Unis d'Amérique à Ottawa;

E. M. WEBSTER,
Commissaire à la "Federal Communication Commission".

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

ARTICLE PREMIER

Dispositions générales

1. Afin de mieux assurer la sauvegarde de la vie humaine et de la propriété sur les Grands lacs, les Gouvernements contractants s'engagent, dans le cadre de leurs régimes constitutionnels respectifs, à appliquer les dispositions du présent Accord, et à prendre toutes les mesures propres à lui faire produire son plein et entier effet.

2. Le présent Accord s'applique aux navires de tous les pays, ainsi que le prévoit l'Article 3.

3. Le Règlement annexé au présent Accord en fait partie intégrante, et toute mention du présent accord implique en même temps mention du Règlement à moins que les termes ou le contexte de la mention n'excluent d'une façon évidente le Règlement. Le Règlement peut être modifié par voie d'accord entre les deux Gouvernements chaque fois que l'exige l'exécution du présent Accord.

4. Chaque Gouvernement contractant convient que tout navire non soumis au présent Accord et qui est autorisé par ledit Gouvernement à utiliser l'une ou l'autre des fréquences désignées au présent Accord, sera tenu, pendant qu'il sera sur les Grands lacs, d'utiliser cette fréquence de la même manière qu'un navire soumis au présent Accord.

5. Aucune disposition du présent Accord ne pourra empêcher un navire ou une embarcation de sauvetage en détresse d'utiliser tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.

ARTICLE 2

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless expressly provided otherwise:

1. "Approved" or "Approval" means, in relation to compliance with the terms of this Agreement by vessels of Canada and of the United States, approval by Canada and the United States, respectively, and in relation to vessels of other countries, approval by either Canada or the United States.
2. "Vessel" includes every description of watercraft or other artificial contrivance, except aircraft, used or capable of being used as a means of transportation on water, whether or not it is actually afloat.
3. "Passenger carrying vessel" means any vessel transporting persons for hire.
4. "Port" means any place to which vessels may resort for shelter or to load or unload passengers or goods, or to obtain fuel, water, or supplies. This term shall apply to such places whether proclaimed public or not and whether natural or artificial.
5. "Great Lakes" means all of the Great Lakes, their connecting and tributary waters, and the River St. Lawrence as far east as the lower exit of the Lachine Canal and the Victoria Bridge at Montreal, but shall not include tributary rivers which are not also connecting rivers, and shall not include the Niagara River (including the Black Rock Canal).
6. "Mile" means a statute mile of 5,280 feet or 1,609 meters.
7. "Safety Convention" means the International Convention for the Safety of Life at Sea (1929) and the Regulations annexed thereto, and the International Convention for the Safety of Life at Sea (1948) and the Regulations annexed thereto as from the date the latter Convention and its annexed Regulations are brought into force in supersession of the former, and any other safety of life at sea convention and the regulations annexed thereto which may be brought into force between the Contracting Governments in supersession of the 1948 Convention and its annexed Regulations.
8. "Safety Radiotelephony Certificate", "Safety Radiotelegraphy Certificate", and "Safety Certificate" as referred to in paragraph 3 of Article 3 of this Agreement, mean certificate bearing those titles provided for by the Safety Convention.
9. "International Radio Regulations" means the Radio Regulations in force (General Radio Regulations, Cairo, 1938, and Radio Regulations, Atlantic City, 1947) annexed to the International Telecommunication Convention in force (Madrid, 1932, and Atlantic City, 1947) or any regulations which have been, or which from time to time in the future may be, substituted for such regulations.
10. "Regulations" means the regulations in force referred to in paragraph 3 of Article 1 of this Agreement.

ARTICLE 2

Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf disposition expressément contraire.

1. Le terme "approuvé" ou "approbation" signifie, en ce qui concerne l'observation des dispositions du présent Accord par les navires du Canada et les navires des États-Unis, l'approbation du Canada et des États-Unis respectivement, et en ce qui concerne les navires des autres pays, l'approbation du Canada ou celle des États-Unis.
2. Le terme "navire" désigne les embarcations et autres appareils artificiels de toute nature, sauf les aéronefs, utilisés ou susceptibles d'être utilisés comme moyen de transport sur l'eau, même s'ils ne sont pas effectivement à flot.
3. L'expression "navire transportant des passagers" désigne tout navire transportant des personnes moyennant louage.
4. Le terme "port" désigne tout endroit dans lequel les navires peuvent s'arrêter pour chercher abri, embarquer ou débarquer des passagers ou des marchandises, ou se ravitailler en combustible, en eau ou en fournitures. Ce terme s'applique aux endroits de cette nature, tant naturels qu'artificiels, même s'ils n'ont pas été déclarés lieux publics.
5. L'expression "Grands lacs" désigne l'ensemble des Grands lacs, les eaux qui les relient entre eux ou qui en sont tributaires, et le fleuve Saint-Laurent, vers l'est, jusqu'au débouché du canal de Lachine et au pont Victoria à Montréal, mais ne comprend pas les cours d'eau tributaires qui ne sont pas également des cours d'eau de jonction, non plus que la rivière Niagara (y compris le canal de Black Rock).
6. Le terme "mille" désigne un mille terrestre de 5,280 pieds ou 1,609 mètres.
7. L'expression "Convention de sauvegarde" désigne la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1929) ainsi que le Règlement y annexé, et la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1948) ainsi que les Règles y annexées, à compter de la date où cette dernière Convention et ses Règles entreront en vigueur et remplaceront la première, et toute autre convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le règlement y annexé que les Gouvernements contractants pourront mettre en application en remplacement de la Convention de 1948 et des Règles qui y sont annexées.
8. Les expressions "certificat de sécurité radiotéléphonique", "certificat de sécurité radiotélégraphique" et "certificat de sécurité", dont il est fait mention au paragraphe 3 de l'article 3 du présent Accord, désignent les certificats ainsi dénommés prévus par la Convention de sauvegarde.
9. L'expression "Règlement international des radiocommunications" désigne le Règlement des radiocommunications en vigueur (Règlement général des radiocommunications, Le Caire, 1938, et le Règlement des radiocommunications, Atlantic-City, 1947) annexés à la Convention internationale des télécommunications en vigueur (Madrid, 1932, et Atlantic-City, 1947), ou tout règlement qui leur a été substitué ou qui pourra leur être substitué à un moment quelconque dans l'avenir.
10. Le terme "Règlement" désigne le Règlement en vigueur mentionné au paragraphe 3 de l'article 1^{er} du présent Accord.

11. "Radiotelephone installations" means a radio station (including the source of power necessary to energize the apparatus) capable of being used for the effective transmission and reception of speech for the purpose of quickly establishing and effectively carrying on radiotelephone communication in time of emergency or distress.
12. "Distress frequency" means the distress frequency designated for radiotelephony in the maritime mobile service by the International Radio Regulations or any frequency applicable to all stations of the maritime mobile service on the Great Lakes substituted therefor in the Regulations.
13. "Alarm signal" means the automatic alarm signal, if any, prescribed by the International Radio Regulations for radiotelephony, or any such signal substituted therefor in the Regulations.
14. "Auto Alarm" means a warning device which is capable of being actuated automatically by the alarm signal, and which complies with the Regulations.

ARTICLE 3

1. Except as provided in paragraph 2 of this Article, a vessel to which this Agreement applies generally, as stated in paragraph 2 of Article 1 of this Agreement, and which falls in any of the following specific categories, shall be subject to the requirements of this Agreement while being navigated on the Great Lakes outside of a port, or while being navigated on the St. Mary's River, the St. Clair River, Lake St. Clair, the Detroit River, the Welland Ship Canal, the River St. Lawrence as far east as the lower exit of the Lachine Canal and the Victoria Bridge at Montreal, and other restricted waters of the Great Lakes as may be specified in the Regulations.

- (a) Every vessel of 500 gross tons or over.
- (b) Every passenger carrying vessel over 65 feet in length (measured from end to end over the deck exclusive of sheer).
- (c) Every vessel under 500 gross tons engaged in towing another vessel of 500 gross tons or over or engaged in towing any other floating object having a dimension in any direction of 150 feet or more, unless the vessel so towed complies with the requirements of this Agreement.

2. A vessel which would otherwise be subject to the requirements of this Agreement as provided in paragraph 1 of this Article, shall nevertheless not be subject thereto if such vessel falls in any of the following specific categories:

- (a) Ships of war and troop ships.
- (b) Vessels in tow.
- (c) Vessels not self-propelled by mechanical means.
- (d) Vessels owned and operated by any Government and not engaged in trade.
- (e) Any vessel engaged in towing another vessel in or out of a single port when such towage is not in excess of 30 miles outside such port.
- (f) Any vessel towing another vessel engaged in the movement of material between a port and a dumping ground authorized by either Contracting Government when the dumping ground is not more than 30 miles outside such port.

11. L'expression "installation radiotéléphonique" désigne une station de radiotéléphonie (y compris la source d'énergie nécessaire pour faire fonctionner l'appareil) pouvant servir à l'émission ou à la réception efficaces de la parole lorsqu'il s'agit d'établir rapidement et de poursuivre d'une façon satisfaisante une communication radiotéléphonique en cas d'urgence ou de détresse.
12. L'expression "fréquence de détresse" désigne la fréquence de détresse assignée à la radiotéléphonie dans le service mobile maritime par le Règlement international de radiocommunications, ou toute fréquence applicable à toutes les stations du service mobile maritime sur les Grands lacs, qui lui est substituée dans le Règlement.
13. L'expression "signal d'alarme" désigne le signal d'alarme automatique, s'il en existe, prescrit pour la radiotéléphonie par le Règlement international des radiocommunications, ou tout signal de cette nature qui lui est substitué dans le Règlement.
14. L'expression "auto-alarme" désigne un appareil avertisseur pouvant être déclenché automatiquement par le signal d'alarme et conforme au Règlement.

ARTICLE 3

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, un navire soumis à l'application générale du présent Accord, aux termes du paragraphe 2 de l'article 1^{er} dudit Accord, et appartenant à l'une quelconque des catégories spécifiées ci-après, sera assujéti aux prescriptions du présent Accord lorsqu'il circule, en dehors d'un port, sur les Grands lacs, ou qu'il circule sur la rivière Sainte-Marie, la rivière Saint-Clair, le lac Saint-Clair, la rivière Détroit, le canal maritime de Welland, le fleuve Saint-Laurent, à l'est, jusqu'au débouché du canal de Lachine et au pont Victoria à Montréal, et les autres eaux des Grands lacs qui pourraient être délimitées dans le Règlement.

- a) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux.
- b) Tout navire transportant des passagers, mesurant plus de 65 pieds de longueur (d'une extrémité à l'autre, au-dessus du pont, à l'exclusion de la tonture).
- c) Tout navire de moins de 500 tonneaux de jauge brute remorquant un autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, ou remorquant tout autre objet flottant dont l'une des dimensions est de 150 pieds ou plus, à moins que le navire ainsi remorqué ne se conforme aux prescriptions du présent Accord.

2. Un navire qui serait normalement soumis aux prescriptions du présent Accord, en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article, n'y sera cependant pas soumis s'il appartient à l'une des catégories spécifiées ci-après:

- a) Navires de guerre et transports de troupes.
- b) Navires remorqués.
- c) Navires sans moyens mécaniques d'autopropulsion.
- d) Navires dont le propriétaire et exploitant est un gouvernement, et qui ne se livrent pas au commerce.
- e) Tout navire remorquant un autre navire à l'entrée ou à la sortie d'un même port, si le remorquage s'effectue en deçà de 30 milles dudit port.
- f) Tout navire remorquant un autre navire affecté au transport de certaines matières entre un port et un lieu de déchargement autorisé par l'un ou l'autre Gouvernement contractant, si le lieu de déchargement n'est pas situé à plus de 30 milles dudit port.

- (g) Any vessel navigated in connection with river or harbor improvement work or any marine construction when such navigation is within an area whose radius from the site of such river or harbor improvement work or marine construction is not greater than 30 miles.

3. In order to provide a means whereby a country, whether or not a party to this Agreement, may facilitate compliance with this Agreement on behalf of vessels belonging to it, for not more than two voyages on the Great Lakes in any calendar year, any such vessel which enters the Great Lakes from Montreal or below and proceeds above the lower exit of the Lachine Canal or the Victoria Bridge at Montreal for the sole purpose of engaging in a voyage between (a) one or more ports outside the Great Lakes and (b) one or more ports on the Great Lakes, shall be deemed to be in compliance with the technical radiotelephone requirements of this Agreement if such vessel has on board a radiotelephone installation which—

- (i) meets the radio frequency requirements of this Agreement and the technical requirements of either this Agreement or the Safety Convention for radiotelephony, and
- (ii) is carrying a Safety Radiotelephony Certificate issued to the vessel by the country to which it belongs, or a certificate issued by either of the countries party to this Agreement endorsed for operation on the Great Lakes.

The Safety Radiotelephony Certificate or the endorsed certificate tendered under these terms will be satisfactory for the purpose of this paragraph, even though the same vessel also carries a valid Safety Certificate or a valid Safety Radiotelegraphy Certificate.

ARTICLE 4

Cases of Force Majeure

A vessel which is not subject to the provisions of this Agreement shall not become subject thereto due to stress of weather or any other cause of *force majeure*.

ARTICLE 5

Coast Station Listening Watch

Each Contracting Government undertakes to ensure that necessary arrangements are made for a listening watch by coast stations on the distress frequency.

ARTICLE 6

Exemptions

1. Each Contracting Government, if it considers that the conditions of the voyage or voyages affecting safety, including but not necessarily limited to the regularity or frequency of the voyages, the route or routes, the maximum distance of the vessel from shore, the length of voyage or voyages, and the absence of general navigation hazards, or other circumstances, are such as to render the full application of Articles 7, 8, and 9, or any of them, of this Agreement unreasonable or unnecessary, may exempt partially, conditionally, or completely from the provisions of Articles 7, 8, and 9, or any of them, any individual vessel for one or more voyages or for any period of time not

- g) Tout navire servant à l'exécution de travaux d'amélioration sur une rivière ou dans un port, ou à la construction d'une installation quelconque de marine, s'il ne navigue à cette fin que dans un rayon d'au plus 30 milles autour du lieu desdits travaux d'amélioration ou de ladite installation de marine.

3. Afin de ménager à tous les pays, même à ceux qui ne sont pas parties au présent Accord, le moyen de faciliter l'observation dudit Accord par les navires qui leur appartiennent, dans le cas de deux voyages au plus par année civile sur les Grands lacs, chacun de ces navires qui entre dans les Grands lacs à partir de Montréal ou d'un endroit situé en aval et dépasse le débouché du canal de Lachine ou le pont Victoria à Montréal dans le seul but d'entreprendre un voyage entre a) un ou plusieurs ports situés hors des Grands lacs et b) un ou plusieurs ports des Grands lacs, sera considéré comme satisfaisant aux conditions radiotéléphoniques d'ordre technique du présent Accord s'il a à son bord une installation radiotéléphonique

- (i) conforme aux prescriptions du présent Accord en matière de fréquences radiotéléphoniques et aux conditions techniques soit du présent Accord, soit de la Convention de sauvegarde, en ce qui concerne la radiotéléphonie, et
- (ii) munie d'un certificat de sécurité radiotéléphonique délivré au navire par le pays auquel il appartient, ou un certificat délivré par l'un ou l'autre des pays parties au présent Accord et portant autorisation de fonctionnement sur les Grands lacs.

Le certificat de sécurité radiotéléphonique ou le certificat d'autorisation présenté dans ces circonstances remplira les conditions requises par le présent paragraphe, même si le navire considéré est également muni d'un certificat de sécurité valable ou d'un certificat de sécurité radiotélégraphique valable.

ARTICLE 4

Cas de force majeure

Un navire qui n'est pas soumis aux dispositions du présent Accord n'y sera pas astreint en raison du mauvais temps ou pour toute autre cause de force majeure.

ARTICLE 5

Service d'écoute des stations côtières

Chacun des Gouvernements contractants s'engage à prendre les moyens nécessaires pour établir dans les stations côtières un service d'écoute sur la fréquence de détresse.

ARTICLE 6

Exemptions

1. Chacun des Gouvernements contractants, s'il estime que les conditions du ou des voyages relatives à la sécurité, y compris, sans que ces conditions se limitent nécessairement à la régularité ou à la fréquence des voyages, la route ou les routes, la distance maxima à laquelle le navire s'éloignera de la côte, la longueur du voyage ou des voyages, l'absence des risques habituels de la navigation, ou d'autres circonstances, sont telles que l'application intégrale des articles 7, 8 et 9 du présent Accord, ou de l'un quelconque de ces articles, n'est ni raisonnable ni nécessaire, peut accorder à un navire déterminé une exemption partielle, conditionnelle ou totale des dispositions des articles 7, 8 et 9, ou de l'un quelconque de ces articles, pour un ou plusieurs voyages ou pour toute période de temps ne dépassant pas un an à compter de la date

exceeding one year from the date of exemption. Each Contracting Government shall promptly notify the other of each exemption that is granted and of the significant terms thereof.

2. Since the water to which this Agreement applies are under the jurisdiction of Canada or the United States, the exemptions referred to in paragraph 1 of this Article may be granted only by the Contracting Governments, each for vessels of its own country and either for the vessels of other countries.

ARTICLE 7

Operators and Listening

1. While a vessel is subject to the requirements of this Agreement, as stated in Article 3 of this Agreement:

- (a) There shall be on board, as an officer or member of the crew of vessel, at least one person whose qualifications for radiotelephone operation for safety purposes on the Great Lakes have been certified by the Contracting Governments, each for citizens of its own country for employment on vessels of that country, and either for persons for employment on vessels of other countries, as meeting the qualifications set forth in the Regulations.
- (b) From among those certified persons, the master shall designate one or more who shall operate the radiotelephone installation. The duties of the persons so designated need not be restricted to duties in connection with the radiotelephone installation but may include any and all duties assigned them by the master.
- (c) Except when the radiotelephone installation is being used to transmit or receive on frequencies authorized for the Maritime Mobile Service, there shall be continuous effective listening on the distress frequency by aural means by at least one officer or member of the crew of the vessel who has been designated by the master to perform such listening. The person so designated by the master may simultaneously perform other duties relating to the operation or navigation of the vessel, provided that such other duties do not interfere with the effectiveness of the listening.
- (d) If the vessel is deprived of the services of the certified persons referred to in subparagraph (a) of this Article without fault or collusion of the master, the vessel may, as a matter of temporary expediency, proceed on her voyage, provided:
 - (i) The master shall exercise due diligence in an effort to obtain a qualified replacement before sailing and failing that shall exercise due diligence to obtain a qualified replacement as soon as practicable,
 - (ii) The qualified replacement is made at the destination of the vessel before proceeding on another voyage, and
 - (iii) In addition to the foregoing, the master shall within 12 hours after the time of arrival of the vessel at her destination, explain, in writing, the full particulars in the matter to the Contracting Government of the country to which such vessel belongs. If the vessel does not belong to the country of either Contracting Government, the master's written explanation shall be made to the Contracting Government of the country where the vessel's destination is located or to the Contracting Government in which the vessel's last port of call on the Great Lakes is located.

d'exemption. Chaque Gouvernement contractant notifiera promptement à l'autre Gouvernement contractant chacune des exemptions accordées, ainsi que les principales conditions qu'elle renferme.

2. Vu que les eaux visées par le présent Accord relèvent de la compétence du Canada ou des États-Unis, les exemptions énoncées au paragraphe 1 du présent article ne pourront être accordées que par les Gouvernements contractants, savoir par chacun d'entre eux dans le cas des navires de leur propre pays et par l'un ou l'autre dans le cas des navires des autres pays.

ARTICLE 7

Opérateurs et écoute

1. Aussi longtemps qu'un navire reste soumis aux prescriptions du présent Accord, ainsi que le stipule l'article 3 dudit Accord:

- a) Il doit y avoir à bord, parmi les officiers ou les membres de l'équipage du navire, une personne au moins dont la compétence en radiotéléphonie du point de vue de la sécurité sur les Grands lacs a été déclarée conforme aux aptitudes prévues dans le Règlement, par les Gouvernements contractants, savoir par chacun d'eux en ce qui concerne les ressortissants de leur propre pays à employer sur les navires de ce pays et par l'un ou l'autre en ce qui concerne les personnes à employer sur les navires des autres pays.
- b) Parmi les personnes ainsi déclarées compétentes, le capitaine en désignera une ou plusieurs qui assureront le service de l'installation radiotéléphonique. Les fonctions des personnes ainsi désignées ne se limiteront pas nécessairement aux travaux relatifs à l'installation radiotéléphonique, mais pourront comprendre toutes les tâches que leur confiera le capitaine.
- c) Lorsque l'installation radiotéléphonique n'est pas utilisée pour émettre ou recevoir sur les fréquences autorisées pour le service mobile maritime, un service d'écoute permanent et efficace sur la fréquence de détresse devra être assuré par veille à l'écoute par au moins un officier ou un membre de l'équipage du navire que le capitaine aura désigné pour effectuer cette écoute. La personne ainsi désignée par le capitaine pourra en même temps remplir d'autres fonctions se rapportant à la marche ou à la navigation du navire, pourvu que ces autres fonctions ne nuisent pas à l'efficacité de l'écoute.
- d) Si le navire est privé des services des personnes déclarées compétentes aux termes de l'alinéa a) du présent article, sans qu'il y ait faute ni connivence de la part du capitaine, le navire peut, pour des raisons de convenance temporaire, poursuivre son voyage, pourvu
 - (i) Que le capitaine use de toute la diligence voulue pour trouver un remplaçant compétent avant d'appareiller et, s'il n'y parvient pas, qu'il use de toute la diligence voulue pour trouver un remplaçant compétent aussitôt que possible.
 - (ii) Que le remplacement par une personne compétente ait lieu au point de destination du navire, avant le départ pour un autre voyage, et
 - (iii) Qu'en plus de ce qui précède, le capitaine explique, par écrit et dans un délai de douze heures après l'arrivée du navire à son point de destination, au Gouvernement contractant du pays auquel le navire appartient, tous les détails de l'affaire. Si le navire n'appartient au pays d'aucun des Gouvernements contractants, les explications écrites du capitaine seront données au Gouvernement contractant du pays dans lequel se trouve le point de destination du navire ou au Gouvernement contractant dans lequel est situé le dernier port d'escale du navire sur les Grands lacs.

2. If and when a system, consisting of an alarm signal and an auto alarm apparatus actuated by such signal transmitted on the distress frequency, is adopted by both Canada and the United States for use on the Great Lakes, an approved auto alarm in operation may be substituted for the continuous, aural listening prescribed in paragraph 1 of this Article. Adoption of such system by both Canada and the United States for use on the Great Lakes, as well as the conditions under which it may be used, shall be accomplished by appropriate amendment of the Regulations.

ARTICLE 8

Radiotelephone Installation

1. Each vessel, while subject to the requirements of this Agreement, as stated in Article 3, shall, except as it may be exempted under Article 6, or except as may be otherwise provided by paragraph 3 of Article 3, be fitted with a radiotelephone installation in effective operating condition and approved as meeting the requirements set forth in the Regulations.

2. If while a vessel is subject to the requirements of this Agreement, as stated in Article 3, the vessel's radiotelephone installation ceases to be in effective operating condition, the master shall forthwith exercise due diligence to restore the radiotelephone installation to effective operating condition at the earliest practicable moment and, in any event, the effective operating condition of the radiotelephone installation shall be restored at the destination of the vessel before the vessel proceeds on another voyage. In addition to the foregoing, the master shall within 12 hours after the time of arrival of the vessel at her destination, explain, in writing, the full particulars in the matter to the Contracting Government of the country to which such vessel belongs. If the vessel does not belong to the country of either Contracting Government, the master's written explanation shall be made to the Contracting Government of the country where the vessel's destination is located or to the Contracting Government in which the vessel's last port of call on the Great Lakes is located.

ARTICLE 9

Vessel Records

Each vessel, while subject to the requirements of this Agreement, as stated in Article 3 of the Agreement, shall, except as it may be exempted under Article 6, maintain such records of the use of the radiotelephone installation for safety purposes as may be required by the Regulations.

ARTICLE 10

Authority of the Master

The radiotelephone installation, its operation and all persons connected therewith, and the performance of the act of listening shall be under the supreme control of the master. The person holding this authority must comply with applicable law and international agreements and with rules and regulations made pursuant thereto.

ARTICLE 11

Inspections and Surveys

1. So far as concerns the enforcement of this Agreement, the radiotelephone installations of all vessels subject to the provisions of this Agreement shall be subject to inspection from time to time. In addition, vessels subject to the provisions of this Agreement belonging to the countries of the Contracting

2. Au cas où le Canada et les États-Unis adopteraient, en vue de son utilisation sur les Grands lacs, un système composé d'un signal d'alarme et d'un appareil d'auto-alarme actionné par ledit signal transmis sur la fréquence de détresse, un auto-alarme approuvé et effectivement en service pourra remplacer la veille à l'écoute prescrite au paragraphe 1 du présent article. L'adoption d'un pareil système par le Canada et les États-Unis, en vue de son utilisation sur les Grands lacs, y compris les conditions de cette utilisation, se fera par voie de modification au Règlement.

ARTICLE 8

Installation radiotéléphonique

1. Chaque navire devra, pendant qu'il est soumis aux prescriptions du présent Accord, ainsi que le stipule l'article 3 et sous réserve des exemptions prévues à l'article 6, ou des dispositions contraires du paragraphe 3 de l'article 3, être pourvu d'une installation radiotéléphonique en bon état de fonctionnement et reconnue conforme aux prescriptions énoncées dans le Règlement.

2. Si, pendant que le navire est soumis aux prescriptions du présent Accord, ainsi que le stipule l'article 3, son installation radiotéléphonique cesse d'être en bon état de fonctionnement, le capitaine devra immédiatement user de toute la diligence voulue pour remettre ladite installation en bon état de fonctionnement aussitôt qu'il sera pratiquement possible de le faire et, en tout cas, l'installation radiotéléphonique sera remise en bon état de fonctionnement au point de destination du navire, avant que celui-ci n'entreprenne un autre voyage. En plus de ce qui précède, le capitaine expliquera, par écrit et dans un délai de 12 heures après l'arrivée du navire à son point de destination, au Gouvernement contractant du pays auquel appartient le navire, tous les détails de l'affaire. Si le navire n'appartient au pays d'aucun des Gouvernements contractants, les explications écrites du capitaine seront données au Gouvernement contractant du pays dans lequel se trouve le point de destination du navire ou au Gouvernement contractant sur le territoire duquel est situé le dernier port d'escale du navire sur les Grands lacs.

ARTICLE 9

Journal de bord

Chaque navire devra, pendant qu'il est soumis aux prescriptions du présent Accord, ainsi que le stipule l'article 3 dudit Accord et sous réserve des exemptions prévues à l'article 6, tenir tel registre de l'emploi de l'installation radiotéléphonique pour des raisons de sécurité que pourra exiger le Règlement.

ARTICLE 10

Autorité du capitaine

L'installation radiotéléphonique, son fonctionnement et toutes les personnes qui y sont affectées, et l'accomplissement du service d'écoute seront placés sous l'autorité supérieure du capitaine. Le titulaire de cette autorité doit se conformer aux lois et aux accords internationaux applicables en l'espèce, ainsi qu'aux règles et règlements établis en application de leurs dispositions.

ARTICLE 11

Inspections et visites

1. En ce qui concerne l'application du présent Accord, les installations radiotéléphoniques de tous les navires soumis aux prescriptions dudit Accord feront l'objet d'inspection de temps à autre. En outre, les installations radiotéléphoniques des navires soumis aux prescriptions du présent Accord, qui

Governments shall be subjected to a periodical survey of the radiotelephone installation not less than once every twelve months. This survey shall be made while the vessel is in active service or within not more than one month before the date on which it is placed in such service.

2. The inspection and survey of radiotelephone installations shall be carried out by officers of the Contracting Governments for their respective vessels. With respect to any vessel which belongs to any other country, such inspection shall be carried out by officers of the Contracting Government within whose jurisdiction such vessel first enters and thereafter by the Contracting Government having jurisdiction as determined by the location of the vessel at the time of any inspection deemed necessary by such Government.

3. Each Contracting Government may entrust the inspection and survey of the radiotelephone installations either to surveyors nominated for this purpose or to organizations recognized by it. In every case the Contracting Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the inspection and survey.

ARTICLE 12

Certification and Privileges

1. If, after appropriate inspection or survey made in accordance with Article 11, the Contracting Government responsible for the inspection or survey is satisfied that all relevant provisions of this Agreement have been complied with, including any exemption or conditions of exemption approved in accordance with Article 6, that fact shall be certified immediately after each such inspection or survey either on the vessel's radiotelephone station license or by means of another document as determined by the Contracting Government.

2. The certification prescribed by paragraph 1 of this Article shall be kept on board the vessel while the vessel is subject to the provisions of this Agreement and shall be available for inspection by the officers authorized by the Contracting Governments to make such inspections. Certifications issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Government for all purposes covered by this Agreement.

ARTICLE 13

Issue of Certificate on Request of Responsible Administration

Each of the Contracting Governments may, at the request of the other, cause a vessel for the survey of which the requesting Government is primarily responsible to be surveyed, and, if satisfied that the requirements of this Agreement are complied with, issue certificates to the vessel in accordance with the terms of this Agreement. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government which made the request, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Article 12 of this Agreement.

ARTICLE 14

Control

1. Over and above the application of this Agreement as set forth in the provisions of paragraph 1 of Article 3 of this Agreement, every vessel required by this Agreement to have a certificate issued by one Contracting Government in accordance with Article 12 or Article 13 is subject in the ports of the other Contracting Government to control by officers duly authorized by such Government insofar as this control is directed towards verifying that

appartiennent aux pays des Gouvernements contractants, feront l'objet de visites périodiques à raison d'une fois au moins tous les douze mois. Cette visite se fera pendant que le navire est activement en service ou dans un délai maximum de un mois avant la date où il est activement mis en service.

2. L'inspection et la visite des installations radiotéléphoniques seront effectuées par des fonctionnaires des Gouvernements contractants en ce qui concerne leurs navires respectifs. Dans le cas des navires appartenant à un autre pays, l'inspection sera confiée à des fonctionnaires du Gouvernement contractant dans le territoire duquel ces navires entreront en premier lieu et par la suite au Gouvernement contractant compétent suivant la position du navire au moment de toute inspection jugée nécessaire par ledit Gouvernement.

3. Chaque Gouvernement contractant peut confier l'inspection et la visite des installations radiotéléphoniques, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas, le Gouvernement contractant intéressé se porte garant de l'intégrité et de l'efficacité de l'inspection et de la visite.

ARTICLE 12

Certificats et privilèges

1. Si, après avoir procédé à l'inspection ou à la visite requise conformément à l'article 11, le Gouvernement contractant chargé de l'inspection ou de la visite estime que toutes les dispositions utiles du présent Accord ont été observées, y compris toute exemption ou toutes conditions d'exemption approuvées aux termes de l'article 6, il en attestera le fait immédiatement après chaque inspection ou visite de cette nature, soit sur la licence de la station radiotéléphonique du navire, soit au moyen d'un autre document prescrit par le Gouvernement contractant.

2. Le certificat prescrit par le paragraphe 1 du présent article sera conservé à bord du navire tant que celui-ci sera soumis aux dispositions du présent Accord et tenu à la disposition des fonctionnaires autorisés à faire les inspections par les Gouvernements contractants. Les certificats délivrés par les soins d'un Gouvernement contractant seront acceptés par l'autre Gouvernement contractant à toutes les fins visées par le présent Accord.

ARTICLE 13

Délivrance de certificats sur demande de l'administration compétente

Chacun des Gouvernements contractants peut, à la requête de l'autre Gouvernement, faire visiter un navire dont la visite incombe essentiellement au Gouvernement requérant et, s'il estime que les prescriptions du présent Accord sont observées, peut délivrer à ce navire des certificats en conformité des dispositions du présent Accord. Tout certificat ainsi délivré doit porter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête du Gouvernement qui en a fait la demande. Ce certificat a la même valeur que le certificat délivré conformément à l'article 12 du présent Accord, et doit être accepté de la même façon.

ARTICLE 14

Contrôle

1. Indépendamment de l'application du présent Accord en conformité des dispositions du paragraphe 1 de l'article 3 dudit Accord, tout navire tenu aux termes de cet Accord de se faire délivrer un certificat par l'un des Gouvernements contractants, en exécution des articles 12 ou 13, est soumis dans les ports de l'autre Gouvernement contractant au contrôle des fonctionnaires dûment autorisés par ce Gouvernement dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier a) qu'il existe à bord un certificat valable, b) que l'état de

(a) there is on board a valid certification, (b) that the conditions of the radio-telephone apparatus correspond substantially with the particulars of that certification, and (c) that there are on board the necessary certificated personnel required by Article 7 of this Agreement.

2. In the event of this control giving rise to intervention of any kind, the authorities carrying out the control shall forthwith inform the appropriate authorities of the country to which the vessel belongs of all the circumstances in which intervention is deemed to be necessary.

ARTICLE 15

Vessels of Countries Other Than Canada and the United States

To the extent permitted by their respective constitutional procedures, the Governments of Canada and the United States will undertake to assist the vessels of countries other than Canada and the United States in meeting the requirements of this Agreement.

ARTICLE 16

Laws, Regulations, Reports

The Contracting Governments undertake to communicate to each other:

- (a) a sufficient number of specimens of their certifications under Article 12 and Article 13 for the information of their officers;
- (b) the texts of laws, decrees, and regulations which shall have been promulgated on the various matters within the scope of this Agreement; and
- (c) all available official reports or official summaries of reports insofar as they show the results of the provisions of this Agreement, provided always that such reports or summaries are not of a confidential nature.

ARTICLE 17

Entry into Force

This Agreement shall be ratified and instruments of ratification shall be exchanged at Washington, D.C., as soon as possible. This Agreement shall come into force two years after the date on which the instruments of ratification are exchanged.

ARTICLE 18

Duration and Termination

1. This Agreement may be terminated by either Contracting Government at any time after the expiration of five years from the date on which the Agreement comes into force. Termination shall be effected by a notification in writing from either Contracting Government to the other Contracting Government.

2. Termination of this Agreement shall take effect twelve months after the date on which notification thereof is received by the Contracting Government to which such notification is addressed.

IN WITNESS WHEREOF, the above-named Plenipotentiaries have signed this Agreement and affixed thereto their respective seals.

DONE in duplicate at Ottawa this 21st day of February, 1952.

For the Government of Canada:

LIONEL CHEVRIER

For the Government of the United States of America:

STANLEY WOODWARD
E. M. WEBSTER

l'appareil radiotéléphonique correspond en substance aux indications de ce certificat, et c) que le personnel compétent prescrit par l'article 7 de l'Accord est présent à bord.

2. Au cas où ce contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, les autorités exerçant ce contrôle devront informer immédiatement les autorités compétentes du pays auquel appartient le navire de toutes les circonstances qui font considérer cette intervention comme nécessaire.

ARTICLE 15

Navires des pays autres que le Canada et les États-Unis

Dans la mesure où ils y sont autorisés par leurs régimes constitutionnels respectifs, le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis se chargeront d'aider les navires des pays autres que le Canada et les États-Unis à satisfaire aux prescriptions du présent Accord.

ARTICLE 16

Lois, règlements, rapports

Les Gouvernements contractants s'engagent à se communiquer:

- a) un nombre suffisant de spécimens des certificats délivrés par eux, conformément aux articles 12 et 13, afin que leurs fonctionnaires puissent en prendre connaissance;
- b) les textes des lois, décrets et règlements qui auront été promulgués sur les différents sujets qui entrent dans le cadre du présent Accord; et
- c) tous les rapports officiels ou résumés officiels de rapports dont ils pourraient disposer, dans la mesure où ces documents feront apparaître les résultats des dispositions du présent Accord, et à la condition, bien entendu, que ces rapports ou résumés de rapports n'aient pas un caractère confidentiel.

ARTICLE 17

Entrée en vigueur

Le présent Accord sera ratifié et les instruments de ratification seront échangés à Washington (D.C.) aussitôt que faire se pourra. Il entrera en vigueur deux ans après la date d'échange des ratifications.

ARTICLE 18

Durée et dénonciation

1. Le présent Accord peut être dénoncé par l'un ou l'autre Gouvernement contractant à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord. La dénonciation s'effectuera au moyen d'une notification écrite adressée par l'un des deux Gouvernements contractants à l'autre Gouvernement contractant.

2. La dénonciation du présent Accord prendra effet douze mois après la date à laquelle la notification en aura été reçue par le Gouvernement contractant auquel elle est adressée.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires susnommés ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux respectifs.

FAIT en double exemplaire à Ottawa, le 21 février 1952.

Pour le Gouvernement du Canada:

LIONEL CHEVRIER

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique:

STANLEY WOODWARD
E. M. WEBSTER

REGULATIONS

REGULATION 1

Radiotelephone installation

1. The radiotelephone installation, exclusive of the main source of energy, shall be located as high as practicable in the upper part of the vessel and shall be adequately protected to ensure proper operation and so as not to endanger the vessel and the radio apparatus comprising the installation. The location of the main operating position of the radiotelephone installation shall be on the bridge. Should the radiotelephone installation be at some location other than on the bridge, then the radiotelephone installation shall be capable of being operated at that location as well as from the bridge. However, it shall always be possible to take control of the radiotelephone installation at the main operating position on the bridge.

2. A reliable light shall be provided and permanently arranged so as to illuminate satisfactorily the operating controls.

3. There shall be available at all times, while the vessel is subject to the requirements of this Agreement, a main source of energy sufficient to energize properly and immediately the radiotelephone installation. On passenger carrying vessels of 1000 gross tons or more, there shall also be an auxiliary source of energy which shall be independent of the vessel's normal electrical system and shall be capable of properly energizing the radiotelephone installation and the light prescribed in paragraph 2 of this Regulation, in addition to any other devices or apparatus on the vessel to which it may supply energy in time of emergency or distress, for at least four continuous hours under normal operating conditions. When meeting this four-hour requirement, the auxiliary source of energy shall be located in a position of the greatest possible safety and as high as practicable in the upper part of the vessel.

4. The radiotelephone installation shall be capable of transmitting and receiving radiotelephony (speech) on the distress frequency (2182 kc/s) and on at least one other comparable frequency designated in common agreement by the Contracting Governments for use primarily for intership radiotelephone communication on the Great Lakes. The installation shall be so designed that switching between the distress frequency and the other frequency may be performed promptly and efficiently. The class of emission for the transmission of speech shall be A3, and in normal operation the depth of modulation shall be at least 70% at peak intensity.

5. The transmitter shall be capable of delivering at least 50 watts power (unmodulated carrier) into a ship transmitting antenna of average characteristics. Wherever practicable, the transmitting antenna shall have an antenna efficiency of at least 23%.¹

6. The receiving installation shall be capable of properly energizing a loud speaker when the radio field intensity² of the received carrier wave (measured when no modulation is present) is as low as 10 microvolts per meter.

¹A range by day of 50 statute miles is obtained with a power of 50 watts (unmodulated carrier) into a non-directional transmitting antenna having an antenna efficiency of 23% when the receiving installation used has a sensitivity equal to that specified in paragraph 6 of this Regulation 1.

²Radio field intensity means the effective (root-mean-square) value of the electric or magnetic intensity at a point due to the passage of the radio wave.

RÈGLEMENT

RÈGLE 1

Installation radiotéléphonique

1. L'installation radiotéléphonique, à l'exclusion de la source principale d'énergie, doit être placée aussi haut que possible sur la partie supérieure du navire et suffisamment protégée pour assurer son bon fonctionnement et ne pas compromettre la sécurité du navire et de l'appareillage radioélectrique de l'installation. La principale position de travail de l'installation radiotéléphonique doit être située sur la passerelle. Si l'installation radiotéléphonique se trouve en un endroit autre que la passerelle, il doit être possible de la faire fonctionner à cet endroit de même que de la passerelle. Toutefois, il faut toujours pouvoir assurer la commande de l'installation radiotéléphonique à la principale position de travail sise sur la passerelle.

2. Un éclairage d'un fonctionnement sûr doit être fourni et installé en permanence de façon à jeter une lumière convenable sur les dispositifs de commande et de contrôle.

3. Une source principale d'énergie, suffisante pour faire fonctionner efficacement et immédiatement l'installation radiotéléphonique doit être disponible à tout moment pendant que le navire est soumis aux prescriptions du présent Accord. Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1,000 tonneaux doivent être munis également d'une source auxiliaire d'énergie indépendante du réseau électrique normal du navire et capable de faire fonctionner efficacement l'installation radiotéléphonique et l'éclairage prescrit au paragraphe 2 de la présente Règle, en plus des autres dispositifs ou appareils du navire qu'elle peut alimenter en période d'urgence ou de détresse, pendant au moins quatre heures consécutives dans des conditions normales d'opération. Pour satisfaire à la prescription des quatre heures de fonctionnement, la source auxiliaire d'énergie doit être située, de manière à assurer le maximum de sécurité, aussi haut que possible sur la partie supérieure du navire.

4. L'installation radiotéléphonique doit pouvoir émettre et recevoir en radiotéléphonie (paroles) sur la fréquence de détresse (2182 kcs.) et au moins sur une autre fréquence comparable désignée d'un commun accord par les Gouvernements contractants et destinée avant tout à l'échange des communications de navire à navire sur les Grands lacs. L'installation doit être conçue de telle sorte que le passage de la fréquence de détresse à l'autre fréquence puisse se faire rapidement et efficacement. La classe d'émission utilisée pour la transmission de la parole est celle de A3, et, en exploitation normale, le taux de modulation doit être d'au moins 70 p. 100 à l'intensité de pointe.

5. L'émetteur doit pouvoir fournir une puissance d'au moins 50 watts (onde porteuse non modulée) dans une antenne d'émission de navire, répondant aux caractéristiques ordinaires. Chaque fois que c'est possible, l'antenne d'émission doit avoir un rendement propre d'au moins 23 p. 100.¹

6. L'installation réceptrice doit pouvoir faire fonctionner convenablement un haut-parleur même lorsque l'intensité de champ radioélectrique² de l'onde porteuse reçue (mesurée en l'absence de modulation) n'est que de 10 microvolts par mètre.

¹ Une portée de jour de 50 milles terrestres est obtenue avec une puissance de 50 watts (onde porteuse non modulée) dans une antenne d'émission non directionnelle d'un rendement propre de 23 p. 100 lorsque l'installation de réception employée a une sensibilité égale à celle qui est indiquée au paragraphe 6 de la présente Règle 1.

² L'intensité de champ radioélectrique désigne la valeur efficace (racine-moyenne-carré) de l'intensité électrique ou magnétique à un point donné par suite du passage de l'onde radioélectrique.

7. Nothing contained in Regulation 1 shall prevent the use for the purpose of complying with the requirements set forth herein or portable apparatus capable of being moved to a lifeboat or to some other location on the vessel as may be necessary in time of emergency or distress, provided such portability shall not render the apparatus incapable of compliance with all of the requirements of this Regulation.

REGULATION 2

Trial of Radiotelephone Installation

Each calendar day that a vessel is navigated, unless the normal use of the radiotelephone installation demonstrates that the equipment is in proper operating condition for an emergency, a test communication for this purpose shall be made by a properly qualified person. Should the equipment be found by some person other than the master not to be in proper operating condition for an emergency, the master shall be promptly notified thereof. A record shall be made in the record provided for by Article 9 of the Agreement and Regulation 4 showing the operating condition of the equipment as determined by either the normal communication or the test communication referred to above, and showing that, if an improper operating condition was found, the master was properly notified thereof.

REGULATION 3

Operator Certificate

1. The person whose qualifications for radiotelephone operation for safety purpose on the Great Lakes must be certified, as stated in Article 7 of this Agreement, shall possess the following qualifications:

- (a) General knowledge of practical radiotelephone operating procedure on the Great Lakes; and
- (b) Ability to send correctly and to receive correctly by radiotelephone using the English language.
- (c) Knowledge of the International Radio Regulations applicable to radiotelephone communications on the Great Lakes and specifically of that part of those Regulations relating to the safety of life.

2. In lieu of the requirements set forth in paragraph 1, above, a person shall be deemed to have the qualifications specified in paragraph 1 of this Regulation 3, if such person is the holder of a valid operator license or certificate which is the equivalent of, or of a higher class than, the restricted radiotelephone operator's certificate valid for the operation of radio transmitting equipment for power in excess of 50 watts as provided by the Atlantic City Radio Regulations, provided, however, that such person can demonstrate to the satisfaction of representatives of either of the Contracting Governments his ability to speak and understand the English language, and provided, further, that nothing in this paragraph 2 shall be construed to change any of the requirements of the domestic law of Canada or the United States with respect to the acceptability of a radio operator license or certificate held by a person not a citizen of Canada or the United States for the operation of a radio station licensed by Canada or the United States.

7. Aucune disposition de la Règle 1 n'interdit l'usage, aux fins de satisfaire aux prescriptions établies dans le présent Règlement, d'appareils portatifs susceptibles d'être transportés dans une embarcation de sauvetage ou à tout autre endroit du navire, si cette mesure se révèle nécessaire en période d'urgence ou de détresse, pourvu que cette caractéristique n'empêche pas les appareils de remplir toutes les prescriptions de la présente Règle.

RÈGLE 2

Essai de l'installation radiotéléphonique

A moins que l'emploi régulier de l'installation radiotéléphonique ne démontre que le matériel serait en bon état de fonctionnement en cas d'urgence, une communication d'essai doit être effectuée à cette fin par une personne compétente tous les jours où le navire circule. Si une personne autre que le capitaine constate que le matériel ne serait pas en bon état de fonctionnement en cas d'urgence, elle doit en prévenir le capitaine sans retard. Il doit être tenu dans le journal prévu à l'article 9 du présent Accord et à la Règle 4 un relevé de l'état de fonctionnement constaté, soit par les communications régulières, soit par les communications d'essai susmentionnées, indiquant que, si le matériel a été trouvé en mauvais état de fonctionnement, le capitaine en a été dûment prévenu.

RÈGLE 3

Certificat d'opérateur

1. La personne dont la compétence en radiotéléphonie du point de vue de la sécurité sur les Grands lacs doit être déclarée aux termes de l'article 7 du présent Accord, est tenue de posséder les aptitudes suivantes:

- a) La connaissance générale du fonctionnement pratique de la radiotéléphonie sur les Grands lacs;
- b) L'aptitude à la transmission correcte et à la réception correcte en radiotéléphonie, en se servant de la langue anglaise;
- c) La connaissance du Règlement international des radiocommunications applicable aux communications radiotéléphoniques sur les Grands lacs et en particulier de la partie de ce Règlement se rapportant à la sauvegarde de la vie humaine.

2. Par dérogation aux conditions prescrites au paragraphe 1 ci-dessus, une personne est considérée comme possédant les aptitudes énoncées au paragraphe 1 de la présente Règle 3 si elle est titulaire d'une licence ou d'un certificat valable d'opérateur, équivalant, ou d'une catégorie supérieure, au certificat restreint de radiotéléphoniste valable pour l'utilisation du matériel d'émission radioélectrique d'une puissance excédant 50 watts, ainsi que le prévoit le Règlement des radiocommunications d'Atlantic-City. Toutefois, cette personne doit pouvoir démontrer à la satisfaction des représentants de l'un ou l'autre des Gouvernements contractants son aptitude à parler et à comprendre la langue anglaise. En outre, aucune disposition du présent paragraphe 2 ne doit être interprétée de manière à modifier l'une quelconque des prescriptions de la législation nationale du Canada ou des États-Unis visant l'acceptabilité de la licence ou du certificat d'opérateur de radio autorisant une personne qui n'est pas ressortissant du Canada ou des États-Unis à faire fonctionner une station radio pourvue d'une licence délivrée par le Canada ou les États-Unis.

REGULATION 4

Record of Use of Radiotelephone Installation for Safety Purposes

1. Each vessel which, in accordance with Article 8 of this Agreement, is required to be fitted with a radiotelephone installation, shall make and maintain a record in appropriate form in which the following entries shall be made by an officer or crew member on board who has been certified as required by Article 7 of the Agreement, or by a person on duty listening as required by Article 7 of the Agreement, or by a licensed or certificated deck officer:

- (a) The name, country of registry, and official number of the vessel;
- (b) The name and radio certificate number of each officer and crew member assigned to the vessel who has been certified as required by Article 7 of this Agreement and designated by the master to operate the radiotelephone installation, in such a form as to indicate when each such person was actually on board;
- (c) The name of the person making the particular entry;
- (d) All incidents of an unusual or exceptional nature, including the date and time thereof (Eastern Standard Time), connected with the use of radiotelephone which are of importance to safety, and in particular the substance of all distress calls and distress messages. Entries shall be made as soon as practicable after their observed occurrence, and in the case of distress shall include a statement of the location of the vessel at the time of the incident.
- (e) Details of the maintenance, including a record of the charging of any storage batteries which are necessary for the proper operation of the radiotelephone installation; and
- (f) A daily statement that the requirement of Regulation 2 has been fulfilled, including a statement of the result thereof.

2. The record required by paragraph 1 of this Regulation shall be kept at the main radiotelephone operating location while the vessel is being navigated. All entries in their original form shall be retained on board the vessel for a period of not less than one month from date of entry; and for an additional period of not less than eleven month from date of entry either on board the vessel or elsewhere as determined by the country to which the vessel belongs. During this period, this record shall be available for inspection by the officers authorized by the Contracting Governments to make such inspections.

RÈGLE 4

*Registre de l'emploi des installations radiotéléphoniques pour
des raisons de sécurité*

1. Tout navire, tenu conformément à l'article 8 du présent Accord de posséder une installation radiotéléphonique, doit établir et conserver un registre de forme appropriée dans lequel seront portées les inscriptions ci-après par un officier ou un membre de l'équipage du bord déclaré compétent aux termes de l'article 7 du présent Accord, ou par une personne assurant le service d'écoute prévu à l'article 7 dudit Accord, ou par un officier de pont titulaire d'une licence ou d'un certificat:

- a) Le nom, le pays d'immatriculation et le numéro officiel du navire;
- b) Le nom et le numéro du certificat de radiotéléphoniste de chaque officier ou membre de l'équipage affecté au navire, ayant été déclaré compétent aux termes de l'article 7 du présent Accord et désigné par le capitaine pour faire fonctionner l'installation radiotéléphonique, le tout de façon à indiquer le moment où ladite personne était effectivement à bord.
- c) Le nom de la personne qui fait chaque inscription;
- d) Tous les événements de nature anormale ou exceptionnelle, y compris la date et l'heure où ils se sont produits (heure normale de l'Est), se rapportant à l'emploi du radiotéléphone et offrant de l'importance pour la sécurité, et notamment l'essentiel de tous les appels de détresse et messages de détresse. Les inscriptions doivent être faites aussitôt que possible après que l'événement a été observé et, dans les cas de détresse, comprendre un relevé de la position du navire au moment où l'événement est survenu;
- e) Une mention détaillée de l'entretien des batteries d'accumulateurs, y compris leur chargement, nécessaires au bon fonctionnement de l'installation radiotéléphonique; et
- f) Un état quotidien attestant que les prescriptions de la Règle 2 ont été observées, y compris les résultats ainsi obtenus.

2. Le registre prescrit par le paragraphe 1 de la présente Règle doit être conservé dans le local principal de radiotéléphonie pendant que le navire circule. Toutes les mentions doivent demeurer à bord du navire dans leur forme originale pendant une période d'au moins un mois à compter de la date de leur inscription, et pendant une période supplémentaire d'au moins onze mois à compter de la date de leur inscription, soit à bord du navire, soit en un autre lieu désigné par le pays auquel appartient le navire. Durant ladite période, ce registre doit être tenu à la disposition du personnel autorisé par les Gouvernements contractants à en faire l'inspection.



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 26 RECUEIL DES TRAITÉS

CAIER 19
-52726

FUR SEALS

North Pacific Ocean



Exchange of Notes between CANADA and
the UNITED STATES OF AMERICA

Signed at Ottawa, February 7 and
March 1, 1952

In force March 1, 1952

PHOQUES À FOURRURE

Océan Pacifique Nord

Échange de Notes entre le CANADA et
les ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Signées à Ottawa les 7 février et 1^{er} mars 1952

En vigueur le 1^{er} mars 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 26 RECUEIL DES TRAITÉS

FUR SEALS

North Pacific Ocean

Exchange of Notes between CANADA and
the UNITED STATES OF AMERICA

Signed at Ottawa, February 7 and
March 1, 1952

In force March 1, 1952

PHOQUES À FOURRURE

Océan Pacifique Nord

Échange de Notes entre le CANADA et
les ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Signées à Ottawa les 7 février et 1^{er} mars 1952

En vigueur le 1^{er} mars 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery | Contrôleur de la Papeterie

OTTAWA, 1957.

Price: 25 cents

93670—1

Prix: 25 cents

EXCHANGE OF NOTES (FEBRUARY 7 AND MARCH 1, 1952) BETWEEN CANADA
AND THE UNITED STATES OF AMERICA RELATING TO SCIENTIFIC
INVESTIGATIONS OF THE FUR SEALS IN THE NORTH PACIFIC OCEAN.

I

*The American Ambassador to the Canadian Acting Secretary of State for
External Affairs*

UNITED STATES EMBASSY

No. 192

OTTAWA, February 7, 1952

EXCELLENCY:

I have the honor to refer to the Provisional Fur Seal Agreement between the United States of America and Canada, effected by an exchange of notes signed at Washington, December 8 and 19, 1942,⁽¹⁾ and extended by an exchange of notes signed at Washington, December 26, 1947.⁽²⁾

In view of the demonstrated need for international cooperation in the perpetuation of the valuable fur seal resource, and the efficacy of international cooperation to this end in the past, my Government considers that the early initiation of negotiations looking to a new multilateral convention concerning pelagic sealing is essential. It is the view of my Government, however, that if any such convention is to reflect in a high degree the specific interests of the nations concerned in the fur seals of the North Pacific Ocean, it should, so far as possible, be predicated upon scientific knowledge. My Government suggests, therefore, that an expansion of existing factual information regarding the distribution, migration, and feeding habits of the fur seals of this area would be highly desirable to facilitate the conclusion of a new fur seal convention.

You will recall that, in order to expand information on this subject, preliminary fur seal investigations were conducted in the waters off the coasts of Japan 1949 and 1950 by the Fisheries Agency of the Japanese Government with the cooperation of the Fish and Wildlife Service of the United States Government and under the auspices of the Supreme Commander for the Allied Powers. Although these investigations were not on a sufficiently large scale to indicate conclusively the number of Pribilof seals which migrate to waters off the coasts of Japan or the quantities of commercially important fish consumed by these seals, the results did suggest that adequate data in this regard might be obtained were such studies pursued further and on a suitable scale. My Government considers it highly advisable to continue these studies, during the winter and spring of this year, taking advantage of the fact that a greater number of the seals tagged on the Pribilof Islands will be available for recovery this year than for several years in the future.

Accordingly, my Government proposes that a joint program of investigations be undertaken during a period of five consecutive months beginning in February 1952, for the purpose of obtaining scientific data concerning the distribution, migration, and feeding habits of the fur seals of the North Pacific Ocean which might be useful in the formulation of a fur seal convention. To implement this proposal, my Government is issuing an invitation to the Governments of Japan, Canada, and the Union of Soviet Socialist Republics to

⁽¹⁾ Canada Treaty Series, 1942, No. 25.

⁽²⁾ Canada Treaty Series, 1947, No. 36.

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (les 7 février et 1^{er} mars 1952) ENTRE LE CANADA ET LES
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIF À DES RECHERCHES SCIENTIFIQUES
CONCERNANT LES PHOQUES À FOURRURE DANS LE PACIFIQUE NORD

I

*L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Secrétaire d'État aux Affaires
extérieures du Canada par intérim*

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS

N^o 192

Ottawa, le 7 février 1952

Monsieur le Secrétaire d'État,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord provisoire entre les États-Unis d'Amérique et le Canada concernant les phoques à fourrure, qui a été conclu par un échange de notes signées à Washington, les 8 et 19 décembre 1942¹, et prorogé par un échange de notes signées à Washington, le 26 décembre 1947².

Étant donné le fait que la coopération internationale est nécessaire pour conserver la précieuse ressource naturelle que représentent les phoques à fourrure, et que, dans ce domaine, elle a déjà fait ses preuves par le passé, mon Gouvernement considère qu'il est indispensable d'entreprendre prochainement des négociations en vue de conclure une nouvelle convention multilatérale relative à la chasse pélagique des phoques. Toutefois, mon Gouvernement est d'avis que, pour traduire fidèlement les préoccupations particulières des divers pays qui s'intéressent aux phoques à fourrure du Pacifique Nord, une telle convention doit être fondée, dans toute la mesure du possible, sur des données scientifiques. Il estime donc qu'il serait hautement souhaitable, pour faciliter la conclusion d'une nouvelle convention sur les phoques à fourrure, d'accroître la somme des renseignements concrets dont on dispose actuellement sur la distribution, les migrations et les habitudes alimentaires des phoques à fourrure dans cette région.

Votre Excellence se souviendra qu'en 1949 et 1950 le Service des pêcheries du Gouvernement japonais, agissant en coopération avec le Service de la pêche et de la chasse du Gouvernement des États-Unis et sous les auspices du Commandant en chef des Puissances alliées, a procédé, au large des côtes japonaises, à des recherches préliminaires concernant les phoques à fourrure. Bien que ces recherches n'aient pas eu des proportions assez vastes pour aboutir à des conclusions définitives quant au nombre des phoques des îles Pribilof qui émigrent vers les eaux situées au large des côtes japonaises, ni quant aux quantités de poissons d'intérêt commercial consommées par ces phoques, les résultats obtenus semblaient indiquer que de nouvelles recherches, auxquelles on donnerait l'ampleur voulue, permettraient sans doute de recueillir les données nécessaires. Mon Gouvernement estime qu'il serait très désirable de poursuivre les recherches au cours de l'hiver et du printemps de cette année, en profitant du fait que les phoques marqués aux îles Pribilof et susceptibles d'être capturés seront plus nombreux cette année que pendant plusieurs années à venir.

En conséquence, mon Gouvernement propose d'exécuter, pendant une période de cinq mois consécutifs à partir de février 1952, un programme commun de recherches visant à recueillir, sur la distribution, les migrations et les habitudes alimentaires des phoques à fourrure du Pacifique Nord, des renseignements de caractère scientifique qui pourraient être utiles pour l'élaboration du texte d'une convention sur les phoques à fourrure. Afin de donner une forme concrète à cette proposition, mon Gouvernement invite les Gouvernements du Japon, du Canada et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques à pren-

⁽¹⁾Recueil des Traités 1942, n^o 25.

⁽²⁾Recueil des Traités 1947, n^o 36.

participate directly in the investigations. It is the desire of My Government to make copies of the findings available to each of these Governments whether or not all participate in the investigations.

I am directed to propose that this joint undertaking be expressed in the following terms:

1. The participating governments will cooperate to initiate and pursue during the months of February to June, 1953, both months included, programs of research in the waters off the coast of Japan and off the coast of North America, designed to develop factual information concerning the distribution, migration and feeding habits of the fur seal of the North Pacific Ocean, in particular:

(a) The number of Pribilof fur seals which inhabit coastal waters of Canada, Japan, and the United States of America and the approximate length of time spent in such waters;

(b) The feeding habits of the fur seals while inhabiting coastal waters of Canada and of Japan, with special reference to the species of fish, and quantities of each species, consumed by the fur seals during their sojourn in such waters;

(c) The commercial value to the several countries of the fish so consumed by fur seals.

2. Approximately 3,000 fur seals may be taken pelagically in coastal waters of Japan and approximately 2,000 fur seals may be taken pelagically in coastal waters of North America, for the purposes set forth in the above paragraph.

3. The fur seal studies shall be conducted in accordance with such measures as mutually agreed by biologists provided by the participating governments, the number of such scientific personnel and their organization to be determined by mutual agreement of the participating governments.

4. Upon the completion of the studies a joint report of the findings shall be made to each participating government.

5. In connection with the fur seal studies to be conducted in the coastal waters of Japan, the Government of Japan will cooperate with the Government of the United States of America in making arrangements for the necessary equipment, supplies, administration of supplies, administrative personnel, and lodging, messing, and transportation facilities for all personnel, and the Government of the United States of America shall defray the following expenses, incidental to such arrangements, as authorized in advance by the United States biologist designated to perform that function:

(a) The charter and operation of not to exceed four fully equipped vessels, including salaries and transportation of their crews;

(b) Specialized equipment such as guns, ammunition, and scientific devices;

(c) Salaries, messing, lodging, and transportation of interpreters and clerks;

(d) Facilities for the storage and transportation of equipment and of specimens collected;

(e) Laboratory facilities for such analytical work as may be done in Japan; and

(f) Joint administrative requirements, such as communications, office space, and office equipment.

dre une part directe à ces recherches. Il est dans ses intentions que les conclusions tirées de cette enquête soient communiquées à chacun de ces Gouvernements, même au cas où ils ne participeraient pas tous aux recherches en question.

Je suis chargé de proposer que cette entreprise commune se fasse dans les conditions énoncées ci-après:

1. Les Gouvernements participants coopéreront en vue d'entreprendre et d'exécuter, au cours des mois de février à juin 1952, dans les eaux situées au large des côtes du Japon et de l'Amérique du Nord, des programmes de recherches destinées à accroître la somme des renseignements concrets sur la distribution, les migrations et les habitudes alimentaires des phoques à fourrure du Pacifique Nord, notamment en ce qui concerne:

- a) Le nombre des phoques à fourrure des îles Pribilof qui séjournent dans les eaux côtières du Canada, du Japon et des États-Unis d'Amérique, ainsi que la durée approximative de leur séjour dans ces eaux;
- b) Les habitudes alimentaires de ces phoques à fourrure dans les eaux côtières du Canada et du Japon, et plus spécialement les espèces de poissons et les quantités de poissons de chaque espèce qu'ils y consomment pendant leur séjour;
- c) La valeur commerciale que représente pour les divers pays le poisson ainsi consommé par les phoques à fourrure.

2. Il sera permis de capturer en mer, aux fins énoncées dans le paragraphe précédent, 3,000 phoques à fourrure environ dans les eaux côtières du Japon et 2,000 environ dans celles de l'Amérique du Nord.

3. Les recherches concernant les phoques à fourrure seront effectuées dans les conditions fixées d'un commun accord par les biologistes fournis par les Gouvernements participants, lesquels devront déterminer, par voie d'entente mutuelle, le nombre de ces spécialistes et les modalités de leurs activités.

4. Un rapport commun sur les conclusions tirées de ces recherches sera adressé à chaque Gouvernement participant dès l'achèvement de l'enquête.

5. Pour les recherches relatives aux phoques à fourrure menées dans les eaux côtières du Japon, le Gouvernement japonais coopérera avec le Gouvernement des États-Unis d'Amérique en ce qui concerne les arrangements à prendre au sujet du matériel, des approvisionnements, de la gestion des approvisionnements et du personnel administratif, ainsi que du logement, de la nourriture et du transport de tout le personnel; de son côté, le Gouvernement des États-Unis d'Amérique prendra à sa charge dans le cadre de ces arrangements, et sous réserve qu'elles aient été préalablement autorisées par le biologiste américain désigné à cet effet, les dépenses concernant:

- a) L'affrètement et l'exploitation de quatre navires complètement équipés, au maximum, y compris la rémunération et le transport des équipages;
- b) Le matériel spécial, tel que les fusils, les munitions et les appareils scientifiques;
- c) La rémunération, la nourriture, le logement et le transport des interprètes et des secrétaires;
- d) Les facilités nécessaires à l'entreposage et au transport du matériel et des spécimens recueillis;
- e) Des services de laboratoire pour les travaux d'analyse pouvant être effectués au Japon, et
- f) Les facilités d'ordre administratif nécessaires, pour les besoins communs, notamment en ce qui concerne les communications, les locaux administratifs et le matériel de bureau.

6. In connection with the fur seals studies to be conducted in the coastal waters of North America, the Government of the United States of America shall provide and maintain at its own expense the following:

- (a) Two fully equipped vessels with crews;
- (b) Specialized equipment such as guns, ammunition, and scientific devices;
- (c) Necessary administrative personnel;
- (d) Facilities for the storage and transportation within the United States of America of equipment and of specimens collected;
- (e) Laboratory facilities for such analytical work as may be done in the United States.

7. Each appointing government shall defray all expenses connected with the remuneration, messing, and lodging of its scientific personnel, and with their transportation to and within the United States or Japan, as the case may be.

8. The participating governments agree that, except for such skins as are required to be retained for scientific purposes, all skins of fur seals taken pursuant to paragraph 2 above of this agreement shall be divided among the participating governments in proportion to the contribution of each to the expenses of the program.

My Government proposes that the foregoing understanding enter into force with respect to the Government of the United States of America and the Government of Japan upon the date of a reply from the Government of Japan indicating its acceptance, and that if your Government and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics desire to participate in these scientific studies, the understanding enter into force with respect to those Governments on the date of their respective acceptance or on the date of the entry into force of the understanding between the Governments of the United States of America and Japan, whichever date is later.

My Government appreciates that time is of the essence; that the studies in question should be undertaken without delay. An early reply from the Government of Canada would facilitate final arrangements. In the event your Government does not wish to participate directly in this research program, my Government will be pleased to arrange for Canada to receive a copy of the findings.

Your Government will be promptly notified of the response of the Government of Japan and of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics to these proposals.

Stanley WOODWARD

His Excellency
The Acting Secretary of State for External Affairs
Ottawa

6. Pour les recherches relatives aux phoques à fourrure menées dans les eaux côtières de l'Amérique du Nord, le Gouvernement des États-Unis fournira et entretiendra à ses frais:

- a) Deux navires complètement équipés, avec leurs équipages;
- b) Le matériel spécial, tel que les fusils, les munitions et les appareils scientifiques;
- c) Le personnel administratif nécessaire;
- d) Les facilités nécessaires à l'entreposage et au transport à l'intérieur des États-Unis d'Amérique du matériel et des spécimens recueillis;
- e) Des services de laboratoire pour les travaux d'analyse pouvant être effectués aux États-Unis.

7. Chacun des Gouvernements prendra à sa charge toutes les dépenses relatives à la rémunération, à la nourriture et au logement des spécialistes qu'il aura désignés, ainsi que leurs frais de transport à destination et à l'intérieur des États-Unis ou du Japon, selon le cas.

8. Les Gouvernements participants sont convenus qu'à l'exception de celles qu'il serait indispensable de réserver à des fins scientifiques, toutes les peaux de phoques à fourrure, capturés en vertu du paragraphe 2 ci-dessus, seront partagées entre lesdits Gouvernements au prorata de leurs contributions respectives aux dépenses du programme.

Mon Gouvernement propose que l'accord ci-dessus prenne effet à l'égard du Gouvernement des États-Unis d'Amérique et du Gouvernement du Japon à la date de la réponse du Gouvernement du Japon faisant connaître son acceptation, et que, si le Gouvernement de Votre Excellence et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques souhaitent participer à ces travaux scientifiques, ledit accord entre en vigueur à l'égard de chacun d'eux à la date de son acceptation ou à la date à laquelle l'accord prendra effet entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Japon, si cette dernière vient ultérieurement.

Mon Gouvernement reconnaît la nécessité de faire vite et d'entreprendre au plus tôt les recherches en question. Une prompt réponse de la part du Gouvernement du Canada faciliterait les arrangements définitifs qu'il y aura lieu de prendre. Au cas où le Gouvernement de Votre Excellence ne désirerait pas apporter sa participation directe à ce programme de recherches, mon Gouvernement sera heureux de faire en sorte que le Canada reçoive communication des conclusions.

Le Gouvernement de Votre Excellence sera avisé sans retard de l'accueil fait à ces propositions par le Gouvernement du Japon et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques.

Stanley WOODWARD

Son Excellence

Le Secrétaire d'État par intérim aux Affaires extérieures
Ottawa

II

*The Canadian Secretary of State for External Affairs to the American
Ambassador*

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

CANADA

No. X-57

Ottawa, March 1, 1952

Excellency:

I have the honour to refer to your Note No. 192 of February 7, 1952, inviting the Government of Canada to participate in scientific investigations on the fur seals in the North Pacific Ocean, with a view to the formulation of a multilateral convention on pelagic sealing.

This matter has now been considered by the appropriate Canadian authorities, and I am pleased to inform you that the Government of Canada is agreeable to participating in the proposed investigations, both on this side of the Pacific and on the Asiatic side, and is appointing three scientists for that purpose.

The arrangements for the investigations as set forth in your Note under reference are satisfactory to the Government of Canada.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

E. H. NORMAN

For the Secretary of State for External Affairs

His Excellency the Hon. Stanley Woodward
Ambassador of the United States of America
100 Wellington Street
Ottawa

II

*Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures du Canada à l'Ambassadeur des
États-Unis d'Amérique*

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES
CANADA

N° X-57

Ottawa, le 1^{er} mars 1952

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à la note n° 192 en date du 7 février 1952, par laquelle Votre Excellence invite le Gouvernement du Canada à participer à des recherches scientifiques sur les phoques à fourrure du Pacifique Nord, en vue d'élaborer le texte d'une convention multilatérale relative à la chasse pélagique des phoques.

Les autorités canadiennes compétentes ont à présent terminé leur examen de cette question, et je suis heureux de faire savoir à Votre Excellence que le Gouvernement du Canada accepte de participer aux recherches envisagées, aussi bien de ce côté-ci du Pacifique Nord que de celui de l'Asie, et qu'il désigne trois spécialistes à cette fin.

Le Gouvernement du Canada donne son agrément aux modalités du programme de recherches qui sont énoncées dans la note de Votre Excellence.

Veuillez agréer, etc.

E. H. NORMAN

Pour le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures

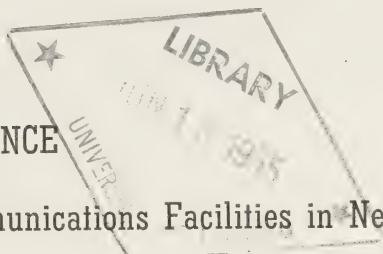
Son Excellence l'Honorable Stanley Woodward
Ambassadeur des États-Unis d'Amérique
100, Wellington Street
Ottawa



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 27 RECUEIL DES TRAITÉS

CAIEA10
-52727



DEFENCE

Communications Facilities in Newfoundland

Agreement between CANADA and
the UNITED STATES OF AMERICA

Effected by Exchange of Notes

Signed at Ottawa, November 4 and 8, 1952

In force November 8, 1952

DÉFENSE

Installations de communications à Terre-Neuve

Accord entre le CANADA et
les ÉTATS-UNIS d'AMÉRIQUE

Intervenu par Échange de Notes

Signées à Ottawa les 4 et 8 novembre 1952

En vigueur le 8 novembre 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 27 RECUEIL DES TRAITÉS

DEFENCE

Communications Facilities in Newfoundland

Agreement between CANADA and
the UNITED STATES OF AMERICA

Effected by Exchange of Notes

Signed at Ottawa, November 4 and 8, 1952

In force November 8, 1952

DÉFENSE

Installations de communications à Terre-Neuve

Accord entre le CANADA et
les ÉTATS-UNIS d'AMÉRIQUE

Intervenu par Échange de Notes

Signées à Ottawa les 4 et 8 novembre 1952

En vigueur le 8 novembre 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and Controller of Stationery | Imprimeur de la Reine et
Contrôleur de la Papeterie
OTTAWA, 1955.

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

EXCHANGE OF NOTES (NOVEMBER 4 AND 8, 1952) BETWEEN CANADA AND
THE UNITED STATES OF AMERICA CONSTITUTING AN AGREEMENT FOR
THE ESTABLISHMENT OF UNITED STATES GLOBAL COMMUNICATIONS
FACILITIES IN NEWFOUNDLAND

I

*The Ambassador of the United States of America to the
Acting Secretary of State for External Affairs*

UNITED STATES EMBASSY

OTTAWA, November 4, 1952.

No. 70

EXCELLENCY,

I have the honor to refer to plans developed by the United States Air Force to modernize existing communications facilities which are essential to the operation of the Newfoundland Bases and to American air and other operations in northeastern Canada and the North Atlantic area. The improved facilities will serve communications needs important to Canada, to the United States and to the North Atlantic Treaty Organization. Their construction will require the use of certain lands in the vicinity of Stephenville, Newfoundland, described in the Annex to this Note.

In order to implement the plans referred to above the United States Air Force for its part undertakes to bear the capital investment required to construct these communications facilities, as well as the cost of operating them. I propose to Your Excellency that the Government of Canada for its part, taking into account the value and importance of these facilities to both our Governments, undertake to make the lands referred to above available to the United States for its exclusive use for the purpose of installing and operating these facilities, which are to be used solely for military purposes.

It would be agreeable to the United States if the land necessary for the construction of these facilities were acquired by the Government of Canada, which would retain title to it and make it available to the United States Air Force for the purposes described above on the following terms and conditions, which have been arranged in recent discussions between representatives of our two Governments:

- 1) This land will be available without charge to the United States for its exclusive use while there is a continuing need for the facilities for defense communications in the mutual interest of both countries. In the event that either Government wishes to discontinue the arrangement, the question of continuing need will be referred to the Permanent Joint Board of Defence. In considering the question of need, the Permanent Joint Board on Defence will take into account the relationship of the communications facilities erected on this land with those established at or in the vicinity of Goose Bay.

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (LES 4 ET 8 NOVEMBRE 1952) ENTRE LE CANADA ET LES
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE CONSTITUANT UN ACCORD RELATIF À L'ÉTA-
BLISSEMENT PAR LES ÉTATS-UNIS, À TERRE-NEUVE, D'INSTALLATIONS
DE COMMUNICATIONS MONDIALES

I

*L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au
Secrétaire d'État par interim aux Affaires extérieures*

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS

OTTAWA, le 4 novembre 1952.

N° 70

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de me référer aux plans élaborés par l'Aviation des États-Unis en vue de moderniser les installations actuelles de communications qui sont indispensables à l'utilisation des bases de Terre-Neuve ainsi qu'aux opérations aériennes et autres des forces américaines dans le nord-est du Canada et dans la région de l'Atlantique nord. Ces installations, une fois améliorées, répondront à des besoins de communications qui présentent de l'importance pour le Canada, pour les États-Unis et pour l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord. Leur construction rendra nécessaire l'utilisation de certains terrains situés aux environs de Stephenville (Terre-Neuve) et désignés dans l'Annexe à la présente note.

Afin d'exécuter les plans susmentionnés, l'Aviation des États-Unis s'engage pour sa part à fournir les capitaux requis pour l'aménagement de ces installations, ainsi qu'à supporter les frais de leur exploitation. Je propose à Votre Excellence que le Gouvernement du Canada, pour sa part et compte tenu de la valeur et de l'importance de ces installations pour nos deux Gouvernements, s'engage à mettre les terrains susmentionnés à la disposition des États-Unis, qui en auront dès lors l'usage exclusif, pour qu'ils y aménagent et utilisent lesdites installations, à des fins uniquement militaires.

Les États-Unis aimeraient que le Gouvernement du Canada fasse l'acquisition des terrains nécessaires à l'aménagement de ces installations, qu'il en conserve la propriété et qu'il les mette à la disposition de l'Aviation des États-Unis pour les fins énoncées ci-dessus et aux conditions suivantes, qui ont été définies au cours de récents entretiens entre les représentants de nos deux Gouvernements:

- 1) Ces terrains resteront gratuitement à la disposition des États-Unis et à leur usage exclusif tant que, du point de vue de l'intérêt mutuel des deux pays, subsistera le besoin desdites installations de communications de défense. Si l'un ou l'autre des deux Gouvernements désire mettre fin à cet accord, la question de savoir si le besoin subsiste toujours sera soumise à la Commission permanente canado-américaine de défense. Dans l'étude de la question du besoin, la Commission permanente canado-américaine de défense tiendra compte du rôle des installations de communications aménagées sur cette étendue de terrain par rapport à celles établies à Goose-Bay ou dans les environs.

- 2) If it is decided at any time in the future by either Government, following consideration by the Permanent Joint Board on Defence as provided above, that the facilities are no longer necessary for mutual defense purposes, the land together with any immovable facilities on it will, on twelve months' notice, revert to the use of the Canadian Government.
- 3) Any movable property placed on the land by the United States may be removed by the United States at any time prior to the evacuation of the property by U.S. Forces, or within a reasonable time thereafter.
- 4) Arrangements respecting such technical matters as frequencies and powers and the location, marking and lighting of antenna masts will be coordinated with the Royal Canadian Air Force and with the Department of Transport of Canada and will be subject to the approval of the Department of Transport.

If the foregoing is acceptable to your Government this note and your reply shall be regarded as constituting an agreement having immediate effect from the date of your reply.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my most distinguished consideration.

STANLEY WOODWARD

ANNEX

- 1) 640 acres in the West Bay area for the construction of a transmitter station. The coordinates of the center of the site are North $48^{\circ} 37' 05''$ West $58^{\circ} 59' 06''$.
- 2) 380 acres in the Jerry's Nose area for the construction of a receiver station. The coordinates of the center of the site are North $48^{\circ} 31' 08''$ West $58^{\circ} 56' 0''$.
- 3) An area 200 feet by 200 feet in the Romaines, Newfoundland, area and access road thereto for the construction of an unattended microwave relay station. The coordinates of the center of the site are North $48^{\circ} 33.46'$ West $58^{\circ} 41.4'$. The center of the site may be varied within a circle of a one-quarter mile radius.

- 2) Si l'un ou l'autre des deux Gouvernements décide ultérieurement, à la suite d'une étude menée par la commission permanente canado-américaine de défense ainsi qu'il est prévu ci-dessus, que lesdites installations ne sont plus nécessaires pour les fins de la défense mutuelle, lesdits terrains et toutes installations immobilières existant dans leurs limites feront retour, sur préavis de douze mois, au Gouvernement canadien pour son usage propre.
- 3) Tous biens mobiliers placés sur lesdits terrains par les États-Unis pourront en être retirés par les États-Unis à un moment quelconque avant l'évacuation de la propriété par les forces des États-Unis, ou dans un délai raisonnable après ladite évacuation.
- 4) Les dispositions relatives aux questions techniques telles que celles des fréquences et puissances ainsi que de l'emplacement, des indications de repérage et de l'éclairage des mâts d'antennes seront arrêtées en coordination avec le Corps d'Aviation royal canadien et le ministère des Transports du Canada et devront recevoir l'approbation du ministère des Transports.

Si votre Gouvernement agréé ce qui précède, la présente note et la réponse que vous y donnerez seront considérées comme constituant un accord entrant en vigueur dès la date de votre réponse.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

STANLEY WOODWARD

ANNEXE

- 1) 640 acres dans la région de la baie de l'Ouest pour la construction d'une station émettrice. Les coordonnées du centre de cet emplacement sont Nord 48° 37' 05" et Ouest 58° 59' 06".
- 2) 380 acres dans la région de Jerry's Nose pour la construction d'une station réceptrice. Les coordonnées du centre de cet emplacement sont Nord 48° 31' 08" et Ouest 58° 56' 0".
- 3) Une étendue de 200 pieds sur 200 pieds dans la région de Romaines (Terre-Neuve) et une route d'accès à ce terrain, pour la construction d'une station relais télé-surveillée à micro-ondes. Les coordonnées du centre de cet emplacement sont Nord 48° 33' 46" et Ouest 58° 41' 4". Le centre de cet emplacement pourra être déplacé dans un rayon d'un quart de mille.

II

*The Acting Secretary of State for External Affairs to the
Ambassador of the United States of America*

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

CANADA

OTTAWA, November 8, 1952.

No. 264

EXCELLENCY:

I have the honour to refer to your Excellency's Note No. 70 of November 4, 1952, proposing on behalf of the United States Government that the United States Air Force be authorized to construct and operate communications facilities on certain lands in the vicinity of Stephenville, Newfoundland.

In view of the importance of these communications facilities to the defence interests of our two countries and of the North Atlantic Treaty Organization, the Canadian Government is pleased to accept the proposals made in Your Excellency's Note and to confirm the terms and conditions set forth therein which have been drawn up as a result of extended discussions between representatives of our two Governments.

Accept, Excellency, the renewed assurance of my highest consideration.

BROOKE CLAXTON

II

*Le Secrétaire d'État par interim aux Affaires extérieures
à l'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique*

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

CANADA

OTTAWA, le 8 novembre 1952.

N° 264

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

J'ai l'honneur de me référer à la Note N° 70 de Votre Excellence, en date du 4 novembre 1952, proposant au nom du Gouvernement des États-Unis que l'Aviation des États-Unis soit autorisée à construire et utiliser des installations de communications sur certains terrains voisins de Stephenville (Terre-Neuve).

Eu égard à l'importance de ces installations de communications pour les intérêts de défense de nos deux pays et de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, le Gouvernement canadien est heureux de souscrire aux propositions formulées dans la Note de Votre Excellence et de confirmer les conditions qui y sont énoncées et qui ont été définies à la suite d'entretiens prolongés entre les représentants de nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

BROOKE CLAXTON



CANADA

RECUEIL DES TRAITÉS 1952 No. 28 TREATY SERIES

CAIEA10
-52T28

RÉSOLUTION DES CONFLITS PORTANT SUR LES AVOIRS ALLEMANDS ENNEMIS

Quatrième Protocole additionnel
à l'Accord signé à Bruxelles
le 5 décembre 1947

Fait à Bruxelles le 30 avril 1952

Signé par le Canada le 5 juin 1952

En vigueur pour le Canada le 5 juin 1952

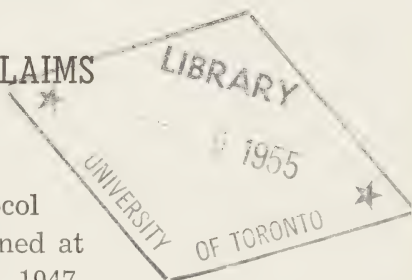
RESOLUTION OF CONFLICTING CLAIMS TO GERMAN ENEMY ASSETS

Fourth additional Protocol
to the Agreement signed at
Brussels, December 5, 1947

Done in Brussels April 30, 1952

Signed by Canada June 5, 1952

In force for Canada June 5, 1952





CANADA

RECUEIL DES TRAITÉS 1952 No. 28 TREATY SERIES

RÉSOLUTION DES CONFLITS PORTANT SUR LES AVOIRS ALLEMANDS ENNEMIS

Quatrième Protocole additionnel
à l'Accord signé à Bruxelles
le 5 décembre 1947

Fait à Bruxelles le 30 avril 1952

Signé par le Canada le 5 juin 1952

En vigueur pour le Canada le 5 juin 1952

RESOLUTION OF CONFLICTING CLAIMS TO GERMAN ENEMY ASSETS

Fourth additional Protocol
to the Agreement signed at
Brussels, December 5, 1947

Done in Brussels April 30, 1952

Signed by Canada June 5, 1952

In force for Canada June 5, 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and Controller of Stationery | Imprimeur de la Reine et
Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1955.

Price: 25 cents

Prix: 25 cents

QUATRIÈME PROTOCOLE ADDITIONNEL À L'ACCORD, SIGNÉ À BRUXELLES, LE
5 DÉCEMBRE 1947, SUR LA RÉOLUTION DES CONFLITS PORTANT SUR
LES AVOIRS ALLEMANDS ENNEMIS, SIGNÉ À BRUXELLES, LE 30 AVRIL 1952

Les Gouvernements Signataires du présent Protocole,

Désireux de proroger, du 24 janvier 1952 au 24 mai 1952, le délai prévu à l'article 23, de l'Accord, signé à Bruxelles, le 5 décembre 1947, sur la Résolution des Conflits portant sur les Avoirs allemands ennemis, ⁽¹⁾

Sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE 1

Les dispositions de la première phrase de l'article 23 de l'Accord de Bruxelles sont modifiées comme suit:

Aucun Gouvernement Signataire ne sera tenu, par application des dispositions de la présente Partie, de libérer des biens pour lesquels aucune réclamation, appuyée par un autre Gouvernement Signataire, ne lui aura été notifiée, dans un délai de seize mois à compter de l'entrée en vigueur du présent Accord entre les deux Gouvernements;

ARTICLE 2

Le présent Protocole entrera en vigueur entre les Gouvernements qui l'auront signé (ou ratifié ou approuvé par les Gouvernements signant sous réserve de ratification ou d'approbation) lors du dépôt à Bruxelles, du dernier instrument de ratification.

ARTICLE 3

Le présent Protocole pourra être signé par tous les Gouvernements qui ont rempli les conditions requises pour signer l'Accord de Bruxelles.

ARTICLE 4

Le présent Protocole sera considéré comme constituant partie intégrante de l'Accord de Bruxelles.

En foi de quoi, les soussignés, dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le 30 avril 1952, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, en un exemplaire unique qui sera déposé dans les Archives du Gouvernement belge.

Pour la Belgique,

G. DUQUESNE de la VINELLE

Pour le Canada,

MAURICE POPE

(1) Recueil des Traités 1947, N° 35.

FOURTH ADDITIONAL PROTOCOL TO THE BRUSSELS AGREEMENT OF DECEMBER 5, 1947, RELATING TO THE RESOLUTION OF CONFLICTING CLAIMS TO GERMAN ENEMY ASSETS, SIGNED IN BRUSSELS, ON APRIL 30, 1952

The Governments Parties to the present Protocol,

Desiring to extend from January 24, 1952 to May 24, 1952, the time stipulated in the Article 23 of the Brussels Agreement of December 5, 1947, relating to the Resolution of conflicting Claims to German Enemy Assets ⁽¹⁾,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

The provisions of the first sentence of the Article 23 of the Brussels Agreement are modified as follows:

No Party shall be obliged to release property under this Part, in respect of which no claim, sponsored by another Party, has been received by the former Party, within sixteen months after the coming into force of the Agreement between the respective Parties;

ARTICLE 2

The present Protocol shall come into force, between the Governments on behalf of which the instrument has been signed (or ratified or approved by Governments signing subject to ratification or approval) as soon as the last instrument of ratification has been deposited in Brussels.

ARTICLE 3

The present Protocol shall be open for signature by any Government which is eligible for signature of the Brussels Agreement.

ARTICLE 4

The present Protocol shall be considered to be an integral part of the Brussels Agreement.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed the present Protocol.

Done in Brussels, on April 30, 1952, in the English and French languages, the two texts being equally authentic, in a single original which shall be deposited in the Archives of the Government of Belgium.

For Belgium,

G. DUQUESNE de la VINELLE

For Canada,

MAURICE POPE

⁽¹⁾ Treaty Series 1947, No. 35.

Pour Cuba,

Pour le Danemark,

BENT FALKENSTJERNE

Pour les États-Unis d'Amérique,

HUGH MILLARD

Pour Haïti,

Pour le Honduras,

Pour le Luxembourg,

J. KREMER

Pour le Nicaragua,

Pour les Pays-Bas,

van HARINXMA thoe SLOOTEN

For Cuba,

For Denmark,

BENT FALKENSTJERNE

For the United States of America,

HUGH MILLARD

For Haiti,

For Honduras,

For Luxembourg,

J. KREMER

For Nicaragua,

For the Netherlands,

van HARINXMA thoe SLOOTEN



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 29 RECUEIL DES TRAITÉS

CA/EA/10
-52729

LABOUR

Certification of Able Seamen Convention, 1946

Done at Seattle, June 29, 1946

Instrument of Ratification of Canada
deposited March 19, 1951

In force for Canada March 19, 1952

TRAVAIL

Convention sur les certificats de capacité
de matelot qualifié, 1946

Fait à Seattle le 29 juin 1946

Instrument de ratification du Canada
déposé le 19 mars 1951

En vigueur pour le Canada le 19 mars 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 29 RECUEIL DES TRAITÉS

LABOUR

Certification of Able Seamen Convention, 1946

Done at Seattle, June 29, 1946

Instrument of Ratification of Canada
deposited March 19, 1951

In force for Canada March 19, 1952

TRAVAIL

Convention sur les certificats de capacité
de matelot qualifié, 1946

Fait à Seattle le 29 juin 1946

Instrument de ratification du Canada
déposé le 19 mars 1951

En vigueur pour le Canada le 19 mars 1952

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and Controller of Stationery | Imprimeur de la Reine et
Contrôleur de la Papeterie
OTTAWA, 1957.

Price: 25 cents

93639—1

Prix: 25 cents

Certification of Able Seamen Convention, 1946¹

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Seattle by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Twenty-eighth Session on 6 June 1946, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the certification of able seamen, which is included in the fifth item on the agenda of the Session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention,

adopts this twenty-ninth day of June of the year one thousand nine hundred and forty-six the following Convention, which may be cited as the Certification of Able Seamen Convention, 1946:

Article 1

No person shall be engaged on any vessel as an able seaman unless he is a person who by national laws or regulations is deemed to be competent to perform any duty which may be required of a member of the crew serving in the deck department (other than an officer or leading or specialist rating) and unless he holds a certificate of qualification as an able seaman granted in accordance with the provisions of the following articles.

Article 2

1. The competent authority shall make arrangements for the holding of examinations and for the granting of certificates of qualification.

2. No person shall be granted a certificate of qualification unless—

- (a) he has reached a minimum age to be prescribed by the competent authority;
- (b) he has served at sea in the deck department for a minimum period to be prescribed by the competent authority; and
- (c) he has passed an examination of proficiency to be prescribed by the competent authority.

3. The prescribed minimum age shall not be less than eighteen years.

4. The prescribed minimum period of service at sea shall not be less than thirty-six months: Provided that the competent authority may—

- (a) permit persons with a period of actual service at sea of not less than twenty-four months who have successfully passed through a course

¹This Convention was modified by the Final Articles Revision Convention, 1946 (Canada Treaty Series, 1946, No. 52); this text includes the modifications.

Convention sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946¹

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Seattle par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 6 juin 1946, en sa vingthuitième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives aux certificats de capacité de matelot qualifié, question qui est comprise dans le cinquième point à l'ordre du jour de la session,

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

adopte, ce vingt-neuvième jour de juin mil neuf cent quarante-six, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946:

Article 1

Nul ne peut être engagé à bord d'un navire comme matelot qualifié s'il n'est considéré comme compétent, aux termes de la législation nationale, pour accomplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un membre de l'équipage affecté au service du pont (autre qu'un officier, un membre de la maistrance ou un matelot spécialisé) et s'il n'est titulaire d'un certificat de capacité de matelot qualifié délivré en conformité des dispositions des articles ci-après.

Article 2

1. L'autorité compétente prendra les dispositions nécessaires pour organiser des examens et délivrer des certificats de capacité.

2. Nul ne peut obtenir de certificat de capacité:

- a) s'il n'a atteint un âge minimum qui sera fixé par l'autorité compétente;
- b) s'il n'a servi à la mer, comme membre du personnel du pont, pendant une période minimum qui sera fixée par l'autorité compétente;
- c) s'il n'a subi avec succès l'examen de capacité prescrit par l'autorité compétente.

3. L'âge minimum fixé par l'autorité compétente ne sera pas inférieur à dix-huit ans.

4. La période minimum de service à la mer fixée par l'autorité compétente ne sera pas inférieure à trente-six mois. Toutefois, l'autorité compétente pourra:

- a) admettre, dans le cas de personnes ayant servi effectivement à la mer pendant au moins vingt-quatre mois et qui ont suivi avec des résultats

¹Cette Convention a été modifiée par la Convention portant revision des articles finals, 1946 (Recueil des Traités, 1946 n° 52); ce texte inclut les modifications.

of training in an approved training school to reckon the time spent in such training, or part thereof, as sea service; and

- (b) permit persons trained in approved sea-going training ships who have served eighteen months in such ships to be certificated as able seamen upon leaving in good standing.

5. The prescribed examination shall provide a practical test of the candidate's knowledge of seamanship and of his ability to carry out effectively all the duties that may be required of an able seaman, including those of a lifeboatman; it shall be such as to qualify a successful candidate to hold the special lifeboatman's certificate provided for in Article 22 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929², or in the corresponding provision of any subsequent Convention revising or replacing that Convention for the time being in force for the territory concerned.

Article 3

A certificate of qualification may be granted to any person who, at the time of the entry into force of this Convention for the territory concerned is performing the full duties of an able seaman or leading deck rating or has performed such duties.

Article 4

The competent authority may provide for the recognition of certificates of qualification issued in other territories.

Article 5

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 6

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.

2. It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

Article 7

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

²Canada Treaty Series, 1932, No. 6.

satisfaisants un cours de formation professionnelle dans un établissement agréé, que le temps consacré à ladite formation, ou une partie de ce temps, soit considéré comme période de service à la mer;

- b) permettre, sur leurs bonnes notes de sortie, l'octroi de certificats de matelot qualifié aux élèves de navires-écoles de mer agréés ayant servi dix-huit mois à bord de tels navires.

5. L'examen prescrit comportera une épreuve pratique des connaissances de matelotage du candidat et de son aptitude à s'acquitter d'une manière efficace de toutes les tâches qui peuvent être exigées d'un matelot qualifié, y compris la manœuvre d'embarcations de sauvetage. Ledit examen devra être suffisant pour permettre à un candidat qui en aura subi avec succès les épreuves d'obtenir le brevet spécial de «canotier breveté» prévu par l'article 22 de la Convention internationale de 1929¹ pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ou par les dispositions correspondantes de toute convention subséquente, revisant ou remplaçant la convention susmentionnée, en vigueur dans un territoire déterminé.

Article 3

Un certificat de capacité peut être délivré à toute personne qui, à l'entrée en vigueur de la présente convention pour un territoire déterminé, remplit ou a rempli l'ensemble des fonctions de matelot qualifié ou de chef de bordée, ou une fonction équivalente.

Article 4

L'autorité compétente peut prévoir la reconnaissance des certificats de capacité délivrés dans d'autres territoires.

Article 5

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

Article 6

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général.

2. Elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux Membres auront été enregistrées par le Directeur général.

3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Article 7

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

²Recueil des Traités, 1932, n° 6.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

Article 8

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all the Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.

2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the second ratification communicated to him, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

Article 9

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by him in accordance with the provisions of the preceding articles.

Article 10

At the expiration of each period of ten years after the coming into force of this Convention, the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall consider the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 11

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides,

(a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall *ipso jure* involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 7 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;

(b) as from the date when the new revising Convention comes into force this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Article 8

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.

2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la deuxième ratification qui lui aura été communiquée, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article 9

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies aux fins d'enregistrement, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

Article 10

A l'expiration de chaque période de dix années à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail devra présenter à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa revision totale ou partielle.

Article 11

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant revision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

- a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant revision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 7 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant revision soit entrée en vigueur;
- b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant revision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant revision.

Article 12

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

The foregoing is the authentic text of the Certification of Able Seamen Convention, 1946, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946.

The original text of the Convention was authenticated on 30 August 1946 by the signatures of Henry M. Jackson, President of the Conference, and Edward J. Phelan, Director of the International Labour Office.

The Convention had not come into force on 1 January 1947.

IN FAITH WHEREOF I have, in pursuance of the provisions of Article 6 of the Final Articles Revision Convention, 1946, authenticated with my signature this thirty-first day of August 1948 two original copies of the text of the Convention as modified.

EDWARD PHELAN
Director-General
of the International Labour Office

Article 12

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

Le texte qui précède est le texte authentique de la Convention sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant revision des articles finals, 1946.

Le texte original de la convention fut authentiqué le 30 août 1946 par les signatures de M. Henry M. Jackson, Président de la Conférence et de M. Edward J. Phelan, Directeur du Bureau international du Travail.

La convention n'était pas entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1947.

EN FOI DE QUOI j'ai authentiqué par ma signature, en application des dispositions de l'article 6 de la Convention portant revision des articles finals, 1946, ce trente et unième jour d'août 1948, deux exemplaires originaux du texte de la convention telle qu'elle a été modifiée.

EDWARD PHELAN
Directeur général
du Bureau international du Travail



CANADA

TREATY SERIES 1952 No 30 RECUEIL DES TRAITÉS

CA/EA/10
-52730

BOUNDARY WATERS

St. Lawrence Seaway

Exchange of Notes between CANADA
and the UNITED STATES OF AMERICA

Signed at Washington June 30, 1952

In force June 30, 1952

EAUX LIMITOPHES

Voie maritime du Saint-Laurent

Échange de Notes entre le CANADA
et les ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Signées à Washington le 30 juin 1952

En vigueur le 30 juin 1952

Price—Prix: 25 cents

No.—N° E3-5230

Available from the Queen's Printer, Ottawa, Canada.
En vente chez l'Imprimeur de la Reine, Ottawa, Canada.



CANADA

TREATY SERIES 1952 No 30 RECUEIL DES TRAITÉS

BOUNDARY WATERS

St. Lawrence Seaway

Exchange of Notes between CANADA
and the UNITED STATES OF AMERICA

Signed at Washington June 30, 1952

In force June 30, 1952

EAUX LIMITROPHES

Voie maritime du Saint-Laurent

Échange de Notes entre le CANADA
et les ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Signées à Washington le 30 juin 1952

En vigueur le 30 juin 1952

Price—Prix: 25 cents

No.—N° E3-5230

Available from the Queen's Printer, Ottawa, Canada.
En vente chez l'Imprimeur de la Reine, Ottawa, Canada.

CONTENTS

	PAGE
I. Note, dated June 30, 1952, from the Canadian Ambassador to the United States of America to the Acting Secretary of State of the United States of America	
English text	4
French translation	5
II. Note, dated June 30, 1952, from the Acting Secretary of State of the United States of America to the Canadian Ambassador to the United States of America	
English text	8
French translation	9

ANNEX

I. Note, dated January 11, 1952, from the Canadian Ambassador to the United States of America to the Secretary of State of the United States of America	
English text	10
French translation	11
II. Note, dated January 11, 1952, from the Secretary of State of the United States of America to the Canadian Ambassador to the United States of America	
English text	14
French translation	15

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
I. Note, en date du 30 juin 1952, adressée par l'Ambassadeur du Canada aux États-Unis d'Amérique au Secrétaire d'État par intérim des États-Unis d'Amérique	
Texte anglais	4
Traduction française	5
II. Note, en date du 30 juin 1952, adressée par le Secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique à l'Ambassadeur aux États-Unis d'Amérique	
Texte anglais	8
Traduction française	9

ANNEXE

I. Note, en date du 11 janvier 1952, adressée par l'Ambassadeur du Canada aux États-Unis d'Amérique au Secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique	
Texte anglais	10
Traduction française	11
II. Note, en date du 11 janvier 1952, adressée par le Secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique à l'Ambassadeur du Canada aux États-Unis d'Amérique	
Texte anglais	14
Traduction française	15

EXCHANGE OF NOTES (June 30, 1952) BETWEEN CANADA AND THE UNITED STATES OF AMERICA CONCERNING THE CONSTRUCTION OF THE ST. LAWRENCE SEAWAY

I

The Canadian Ambassador to the United States of America to the Acting Secretary of State of the United States of America

CANADIAN EMBASSY

WASHINGTON, June 30, 1952.

SIR,

1. I have the honour to refer to our exchange of notes of January 11, 1952, relating to the St. Lawrence Seaway and Power Project. In my note to you, I informed you that the Canadian Government is prepared to proceed with the construction of the Seaway as soon as appropriate arrangements can be made for the construction of the power phase of the project as well.

2. I have been instructed by my Government to inform you that, when all arrangements have been made to ensure the completion of the power phase of the St. Lawrence project, the Canadian Government will construct locks and canals on the Canadian side of the International Boundary to provide for deep-water navigation to the standard specified in the proposed agreement between Canada and the United States for the development of navigation and power in the Great Lakes-St. Lawrence Basin, signed March 19, 1941, and in accordance with the specifications of the Joint Board of Engineers, dated November 16, 1926, and that such deep-water navigation shall be provided as nearly as possible concurrently with the completion of the power phase of the St. Lawrence project.

3. The undertaking of the Government of Canada with respect to these deep-water navigation facilities is based on the assumption that it will not be possible in the immediate future to obtain Congressional approval of the Great Lakes-St. Lawrence Basin Agreement of 1941. As it has been determined that power can be developed economically, without the seaway, in the International Rapids Section of the St. Lawrence River and as there has been clear evidence that entities in both Canada and the United States are prepared to develop power on such a basis, the Canadian Government has, with Parliamentary approval, committed itself to provide and maintain whatever additional works may be required to allow uninterrupted 27-foot navigation between Lake Erie and the Port of Montreal, subject to satisfactory arrangements being made to ensure the development of power.

4. Canada's undertaking to provide the seaway is predicated on the construction and maintenance by suitable entities in Canada and the United States of a sound power project in the International Rapids Section. The features of such a power project are described in Section 8 of the joint applications to be submitted to the International Joint Commission by the Govern-

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (le 30 juin 1952) ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE CONCERNANT LA CONSTRUCTION DE LA VOIE MARITIME
DU SAINT-LAURENT

I

*L'Ambassadeur du Canada aux États-Unis d'Amérique au
Secrétaire d'État par intérim des États-Unis d'Amérique*

AMBASSADE DU CANADA

WASHINGTON, le 30 juin 1952.

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

1. J'ai l'honneur de me référer à notre échange de notes du 11 janvier 1952 relatif au Projet de canalisation et d'aménagement hydro-électrique du Saint-Laurent. Dans la note que je vous ai adressée à cette occasion, je vous faisais savoir que le Gouvernement canadien était disposé à entreprendre la construction des ouvrages de la voie maritime dès que les mesures appropriées pourraient être prises également à l'égard des travaux d'aménagement hydro-électrique du Saint-Laurent.

2. Mon Gouvernement m'a chargé de vous faire connaître qu'une fois toutes les mesures prises pour assurer l'exécution des travaux d'aménagement hydro-électrique du Saint-Laurent, le Gouvernement canadien construira du côté canadien de la frontière internationale les écluses et les canaux nécessaires pour la navigation en eau profonde selon les normes prévues dans le projet d'accord entre le Canada et les États-Unis pour la canalisation et l'aménagement hydro-électrique du bassin des Grands lacs et du Saint-Laurent, signé le 19 mars 1941, et conformément aux devis du Comité mixte d'ingénieurs, en date du 16 novembre 1926, et que cette navigation en eau profonde sera assurée dans la plus grande mesure possible concurremment avec l'achèvement des travaux d'aménagement hydro-électrique du Saint-Laurent.

3. L'engagement du Gouvernement canadien relativement aux aménagements nécessaires pour assurer la navigation en eau profonde est fondé sur l'hypothèse qu'il ne sera pas possible d'obtenir dans un avenir immédiat l'approbation par le Congrès de l'Accord de 1941 sur le bassin des Grands lacs et du Saint-Laurent. Le fait ayant été établi qu'il est possible de produire de l'énergie électrique économiquement sans aménager une voie maritime dans la Section des rapides Internationaux du fleuve Saint-Laurent, et la preuve étant désormais acquise que des organismes du Canada et des États-Unis sont disposés à produire de l'énergie électrique sur cette base, le Gouvernement canadien s'est engagé, avec l'approbation du Parlement, à fournir et à entretenir les ouvrages additionnels qui pourront être requis pour pratiquer une voie navigable ininterrompue de 27 pieds de profondeur entre le lac Érié et le port de Montréal, à condition qu'interviennent des arrangements satisfaisants qui assurent l'aménagement hydro-électrique.

4. L'engagement du Canada d'aménager la voie maritime est subordonnée à la construction et à l'entretien, par des organismes appropriés du Canada et des États-Unis, d'installations hydro-électriques effectives dans la Section internationale des rapides. Les aspects desdites installations hydro-électriques sont décrits à l'article 8 des requêtes conjointes qui doivent être soumises à la

ments of Canada and the United States. They are also described in the Agreement of December 3, 1951, between the Government of Canada and the Government of Ontario, forming part of the International Rapids Power Development Act, Chapter 13 of the Statutes of Canada, 1951, (second session), a copy of which is attached hereto. The Canadian Government wishes to make it clear that, even were the seaway not to be constructed, Canada would not give its approval to any power development scheme in the International Rapids Section of the St. Lawrence River which omitted any of the features so described.

The Honourable David Bruce,
Acting Secretary of State of the United States,
Washington, D.C.

5. However, in order to ensure that construction of both the power project and the deep waterway may be commenced without any further delay and notwithstanding—

- (a) that the power-developing entities would be required, if power were to be developed alone, to provide for continuance of 14-foot navigation (such provision was indeed made in the 1948 applications by the Province of Ontario and the State of New York), and that the Canadian Government's commitment to provide concurrently a deep waterway between Lake Erie and the Port of Montreal does not alter the basic principle that any entity developing power in boundary waters must make adequate provision for the maintenance of existing navigation facilities, and
- (b) that, in view of the clear priority given to navigation over power by Article VIII of the 1909 Boundary Waters Treaty, provision of channeling to the extent specified in the Annex to the 1951 Canada-Ontario Agreement referred to above is reasonable and in conformity with Canadian practice,

the Canadian Government is now prepared to agree—

- (a) that the amount to be paid to Canada, as specified in the agreement of December 3, 1951, between Canada and Ontario, in lieu of the construction by the power-developing entities of facilities required for the continuance of 14-foot navigation, be excluded from the total cost of the power project to be divided between the Canadian and the United States power-developing entities, in consideration of the fact that actual replacement of 14-foot navigation facilities will be rendered unnecessary by reason of the concurrent construction of the deep waterway in Canada, and
- (b) that the authority to be established pursuant to the provisions of the St. Lawrence Seaway Authority Act, Chapter 24 of the Statutes of Canada, 1951 (Second Session), contribute \$15 million towards the cost of the channel enlargement which the power-developing entities must undertake in the St. Lawrence River, as set out in para 4 of the Annex to the Canada-Ontario Agreement of December 3, 1951, and in Section 8 of the applications to the International Joint Commission, in consideration of the benefits which will accrue to navigation from such channel enlargement.

Commission mixte internationale par le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis. Ils sont aussi décrits dans l'Accord du 3 décembre 1951 entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de l'Ontario, qui fait partie de la Loi sur l'aménagement de l'énergie des rapides Internationaux, chapitre 13 des Statuts du Canada 1951 (seconde session), dont le texte est annexé à la présente note. Le Gouvernement du Canada tient à préciser que, même si la voie maritime n'est pas construite, le Canada ne donnera son approbation à aucun projet d'aménagement hydro-électrique dans la Section des rapides Internationaux du fleuve Saint-Laurent qui exclurait l'un quelconque des aspects ainsi décrits.

5. Toutefois, afin que la construction et des installations hydro-électriques et de la voie navigable profonde puisse commencer sans plus de retard et nonobstant le fait

- a) que les organismes chargés de l'aménagement hydro-électrique devraient, s'il n'était question d'entreprendre que les seuls travaux d'aménagement hydro-électrique, assurer le maintien de la navigation par des chenaux de 14 pieds de profondeur (cette disposition figurait effectivement dans les requêtes présentées en 1948 par la province d'Ontario et l'État de New-York) et que l'engagement du Gouvernement canadien de construire en même temps une voie navigable profonde entre le lac Érié et le port de Montréal ne change rien au principe que tout organisme produisant de l'énergie hydro-électrique dans les eaux limitrophes doit assurer d'une façon suffisante le maintien des moyens existants de navigation, et
- b) que, compte tenu de la priorité nettement accordée à la canalisation sur l'aménagement hydro-électrique par l'article VIII du Traité de 1909 sur les eaux limitrophes, l'aménagement de chenaux dans la mesure spécifiée à l'Annexe à l'Accord précité de 1951 entre le Canada et l'Ontario est raisonnable et conforme à l'usage canadien,

le Gouvernement canadien est maintenant disposé à accepter:

- a) que le montant à verser au Canada, tel qu'il est spécifié à l'Accord du 3 décembre 1951 entre le Canada et l'Ontario, pour remplacer la construction, par les organismes chargés de l'aménagement hydro-électrique, des installations requises pour que se continue la navigation par des chenaux de 14 pieds de profondeur, soit exclu du coût total du projet d'aménagement hydro-électrique, qui doit être réparti entre les organismes du Canada et des États-Unis chargés de l'aspect hydro-électrique des travaux, parce que le remplacement des installations de navigation de 14 pieds ne sera plus nécessaire du fait de la construction simultanée d'une voie navigable profonde par le Canada, et
- b) que l'Autorité qui sera instituée sous le régime des dispositions de la loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, chapitre 24 des Statuts du Canada 1951 (seconde session), verse pour sa part 15 millions de dollars à valoir sur le coût des agrandissements de chenaux que les organismes chargés de l'aménagement hydro-électrique devront entreprendre dans le fleuve Saint-Laurent, ainsi qu'il est spécifié au paragraphe 4 de l'Annexe à l'Accord du 3 décembre 1951 entre le Canada et l'Ontario et à l'article 8 des requêtes conjointes présentées à la Commission mixte internationale, en considération des bienfaits qu'apporteront à la navigation lesdits agrandissements de chenaux.

6. I understand that your government approves the arrangements outlined in this note and that it is further agreed, subject to the modifications outlined in the preceding paragraph, that the Government of Canada and the Government of the United States will request the International Joint Commission to allocate equally between the two power-developing entities the cost of all the features described in Section 8 of the applications to the International Joint Commission and in the agreement of December 3, 1951, between Canada and Ontario.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

H. H. WRONG

II

*The Acting Secretary of State of the United States of America
to the Canadian Ambassador to the United States of America*

DEPARTMENT OF STATE

WASHINGTON, June 30, 1952

EXCELLENCY:

1. I have the honor to acknowledge the receipt of your note of June 30, 1952, in which you inform me that your Government, when all arrangements have been made to ensure the completion of the power phase of the St. Lawrence Project, will construct locks and canals on the Canadian side of the International Boundary to provide deep-water navigation to the standard specified in the proposed agreement between the United States and Canada for the development of navigation and power in the Great Lakes-St. Lawrence basin, signed March 19, 1941, and in accordance with the specifications of the Joint Board of Engineers, dated November 16, 1926, and that such deep-water navigation shall be provided as nearly as possible concurrently with the completion of the power phase of the St. Lawrence Project.

2. My Government approves the arrangements set forth in your note and, subject to the modifications there proposed and outlined below, agrees to request the International Joint Commission to allocate equally between the power-developing entities the cost of all the features described in Section 8 of the applications to the International Joint Commission and in the agreement of December 3, 1951, between the Government of Canada and Ontario.

3. These modifications are:

- (a) The amount to be paid to Canada, as specified by the Agreement of December 3, 1951, between Canada and Ontario in lieu of the construction by the power-developing entities of facilities required for the continuance of 14-foot navigation, be excluded from the total cost of the power project to be divided between the Canadian and United States power-developing entities, in consideration of the fact that actual replacement of 14-foot navigation facilities will be rendered unnecessary by reason of the concurrent construction of the deep waterway in Canada, and

6. Je crois comprendre que votre Gouvernement approuve les arrangements exposés dans la présente note, et qu'il est en outre convenu, sous réserve des modifications exposées au paragraphe précédent, que le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis prieront la Commission mixte internationale de répartir également entre les deux organismes chargés de l'aménagement hydro-électrique le coût de tous les travaux décrits à l'article 8 des requêtes conjointes présentées à la Commission mixte internationale ainsi que dans l'Accord du 3 décembre 1951 entre le Canada et l'Ontario.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire d'État, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

H. H. WRONG

II

*Le Secrétaire d'État par intérim des États-Unis d'Amérique
à l'Ambassadeur du Canada aux États-Unis d'Amérique*

DÉPARTEMENT D'ÉTAT

WASHINGTON, le 30 juin 1952.

L'honorable David Bruce,
Secrétaire d'État par intérim des États-Unis,
Washington, D.C.

MONSIEUR L'AMBASSEUR,

1. J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 30 juin 1952 par laquelle vous me faites connaître que votre Gouvernement, une fois toutes les mesures prises pour assurer l'exécution des travaux d'aménagement hydro-électrique du Saint-Laurent, construira du côté canadien de la frontière internationale les écluses et les canaux nécessaires pour la navigation en eau profonde selon les normes prévues dans le projet d'accord entre les États-Unis et le Canada pour la canalisation et l'aménagement hydro-électrique du bassin des Grands lacs et du Saint-Laurent, signé le 19 mars 1941, et conformément aux devis du Comité mixte d'ingénieurs, en date du 16 novembre 1926, et que cette navigation en eau profonde sera assurée dans la plus grande mesure possible concurremment avec l'achèvement des travaux d'aménagement hydro-électrique du Saint-Laurent.

2. Mon Gouvernement approuve les mesures exposées dans votre note et, sous réserve des modifications qui y sont proposées et que vous trouverez exposées ci-après, est d'accord pour demander à la Commission mixte internationale de répartir également entre les deux organismes chargés de l'aménagement hydro-électrique le coût de tous les travaux décrits à l'article 8 des requêtes présentées à la Commission mixte internationale ainsi que dans l'Accord du 3 décembre 1951 entre le Canada et l'Ontario.

3. Ces modifications sont les suivantes:

- a) que le montant à verser au Canada, tel qu'il est spécifié dans l'Accord du 3 décembre 1951 entre le Canada et l'Ontario, pour remplacer la construction, par les organismes chargés de l'aménagement hydro-électrique, des installations requises pour que se continue la navigation par des chenaux de 14 pieds de profondeur, soit exclu du coût total du projet d'aménagement hydro-électrique, qui doit être réparti entre les organismes du Canada et des États-Unis chargés de l'aspect hydro-électrique des travaux, parce que le remplacement des installations de navigation de 14 pieds ne sera plus nécessaire du fait de la construction simultanée d'une voie navigable profonde par le Canada, et

- (b) that the authority to be established pursuant to the provisions of the St. Lawrence Seaway Authority Act, Chapter 24 of the Statutes of Canada, 1951 (Second Session), contribute \$15 million toward the cost of channel enlargement which the power developing entities must undertake in the St. Lawrence River, as set out in Section 8 of the Applications to the International Joint Commission and Paragraph 4 of the Annex to the Canada-Ontario Agreement of December 3, 1951, in consideration of the benefits which will accrue to navigation from such channel enlargement.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.
David K. E. Bruce

His Excellency

The Honourable Hume Wrong,
Ambassador of Canada.

ANNEX

EXCHANGE OF NOTES (January 11, 1952) BETWEEN CANADA AND THE UNITED STATES OF AMERICA IN WHICH THE GOVERNMENTS AGREED TO CO-OPERATE IN PREPARING APPLICATIONS TO THE I.J.C. FOR APPROVAL OF THE PLANS TO CONSTRUCT POWER FACILITIES ON THE ST. LAWRENCE IN CONNECTION WITH THE DEVELOPMENT OF AN ALL CANADIAN SEAWAY

I

*The Canadian Ambassador to the United States of America
to the Secretary of State of the United States of America*

CANADIAN EMBASSY

No. 35

WASHINGTON, January 11, 1952.

SIR,

I have the honour to refer to the discussion of the St. Lawrence Seaway and Power Project between the Prime Minister of Canada and the President of the United States which took place in Washington on September 28, 1951.

At that time, the President and the Prime Minister agreed on the vital importance to the security and the economies of both countries of proceeding as rapidly as possible with both the seaway and the power phases of the project. The Prime Minister indicated that the Canadian Government would be willing to construct the seaway as a solely Canadian project if it is not possible to have the joint development undertaken on the basis of the 1941 Agreement. The President agreed to support this Canadian action if an early commencement of the joint development did not prove possible.

The Canadian Parliament has recently passed legislation providing on the one hand, for a power development on the St. Lawrence River, to be undertaken by the Hydro-Electric Power Commission of Ontario and an appropriate agency in the United States, and on the other hand, for the establishment of the St. Lawrence Seaway Authority to construct the seaway either in co-operation with the United States, as provided for in the 1941 Agreement, or as a solely Canadian undertaking. This legislation may now be brought into force at any time by proclamation.

- b) que l'Autorité qui sera instituée sous le régime des dispositions de la loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, chapitre 24 des Statuts du Canada 1951 (seconde session), verse pour sa part 15 millions de dollars à valoir sur le coût des agrandissements de chenaux que les organismes chargés de l'aménagement hydro-électrique devront entreprendre dans le fleuve Saint-Laurent, ainsi qu'il est spécifié à l'article 8 des requêtes présentées à la Commission mixte internationale et au paragraphe 4 de l'Annexe à l'Accord du 3 décembre 1951 entre le Canada et l'Ontario, en considération des bienfaits qu'apporteront à la navigation lesdits agrandissements de chenaux.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

DAVID K. E. BRUCE

Son Excellence
l'honorable Hume Wrong,
Ambassadeur du Canada.

ANNEXE

ÉCHANGE DE NOTES (le 30 juin 1952) ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE PRÉVOYANT LE CONCOURS DES DEUX GOUVERNEMENTS À L'ÉLABORATION DES REQUÊTES À LA COMMISSION MIXTE INTERNATIONALE POUR L'APPROBATION DES PLANS ÉTABLIS EN VUE DE LA CONSTRUCTION D'INSTALLATIONS HYDRO-ÉLECTRIQUES SUR LE SAINT-LAURENT EN CONJONCTION AVEC L'AMÉNAGEMENT D'UNE VOIE MARITIME ENTIÈREMENT CANADIENNE

I

*L'Ambassadeur du Canada aux États-Unis d'Amérique
au Secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique*

AMBASSADE DU CANADA

N° 35

WASHINGTON, le 11 janvier 1952.

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

J'ai l'honneur de me référer à l'entretien relatif au Projet de canalisation et d'aménagement hydro-électrique du Saint-Laurent qui a eu lieu à Washington le 28 septembre 1951 entre le Premier ministre du Canada et le Président des États-Unis.

Le Président et le Premier ministre ont alors reconnu qu'il est d'une importance vitale pour la sécurité et l'économie des deux pays que les deux parties du projet, canalisation et aménagement hydro-électrique, soient réalisées au plus tôt. Le Premier ministre donna à entendre que le Gouvernement canadien serait disposé à construire seul la voie maritime s'il n'était pas possible que les travaux soient entrepris en commun sur la base de l'Accord de 1941. Le Président consentit à appuyer l'initiative canadienne s'il se révélait impossible que les travaux soient entrepris en commun sans délai.

Le Parlement canadien a adopté récemment une législation prévoyant, d'une part, l'aménagement hydro-électrique du Saint-Laurent par la Commission de l'énergie hydro-électrique de l'Ontario et par un organisme des États-Unis désigné à cet effet et, d'autre part, la création de l'Autorité de la Voie maritime du Saint-Laurent, chargée de construire la voie maritime soit avec le concours des États-Unis, aux termes de l'Accord de 1941, soit de la seule initiative du Canada. Cette législation peut être mise en vigueur immédiatement par simple proclamation.

The Canadian Government is prepared to proceed with the construction of the seaway as soon as appropriate arrangements can be made for the construction of the power phase of the St. Lawrence project as well. Failing approval of the 1941 Agreement by the Congress, it will be necessary to refer the project to the International Joint Commission for approval. In order to proceed as rapidly as possible with the project, which the President and the Prime Minister have agreed is of vital importance, the co-operation of the United States Government in preparing concurrent applications for approval of the project to the International Joint Commission is requested.

Such a preparatory step would in no way prejudice the possibility of proceeding with the project on the basis of the 1941 Agreement in the event that the Congress should approve that Agreement. On the other hand, it is desirable to seek the approval of the International Joint Commission as soon as practicable in order to avoid any further delay in the event that the Congress does not approve the 1941 Agreement early in the present session.

It is proposed that appropriate officials of our two countries discuss the steps to be taken in proceeding with a reference of applications to the International Joint Commission for the construction of the project. A series of meetings beginning the middle of this month, either in Washington or in Ottawa, would be most appropriate for this purpose.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

H. H. WRONG

The Honourable Dean Acheson,
Secretary of State of the United States,
Washington, D.C.

Le Gouvernement canadien est disposé à entreprendre la construction de la voie maritime dès que les dispositions voulues pourront être prises également en ce qui concerne l'aménagement hydro-électrique du Saint-Laurent. Si le Congrès ne sanctionne pas l'Accord de 1941, il sera nécessaire de soumettre le projet à l'approbation de la Commission mixte internationale. Pour que la réalisation du projet, à laquelle le Président et le Premier ministre reconnaissent une importance vitale, soit aussi prochaine que possible, le Gouvernement canadien prie le Gouvernement des États-Unis d'apporter son concours à l'élaboration de requêtes d'approbation du projet qui seraient soumises concurremment à la Commission mixte internationale.

Cette mesure préliminaire ne changerait rien à la possibilité d'entreprendre la réalisation du projet conformément à l'Accord de 1941, si celui-ci recevait la sanction du Congrès. D'autre part, il importe de chercher à obtenir aussitôt que possible l'approbation de la Commission mixte internationale afin de prévenir de nouveaux délais dans le cas où le Congrès ne sanctionnerait pas l'Accord de 1941 dès le début de la session actuelle.

Le Gouvernement canadien propose que des représentants compétents des deux pays établissent la marche à suivre pour soumettre à la Commission mixte internationale les requêtes relatives à l'exécution du projet. A cette fin, il serait tout à fait indiqué que des réunions aient lieu à Washington ou à Ottawa à partir du milieu du mois.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire d'État, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

H. H. WRONG

L'honorable Dean Acheson
Secrétaire d'État des États-Unis
Washington (D.C.)

II

*The Secretary of State of the United States of America
to the Canadian Ambassador to the United States of America*

DEPARTMENT OF STATE

WASHINGTON, January 11, 1952.

EXCELLENCY:

I have the honour to acknowledge the receipt of your note of January 11, 1952 concerning the St. Lawrence Seaway and Power Project.

My Government notes with gratification that the Canadian Parliament has passed legislation providing, on the one hand, for the construction of the power phase of the project to be undertaken by the Hydro-Electric Commission of Ontario and an appropriate agency in the United States; and on the other hand, for the establishment of the St. Lawrence Seaway Authority to construct the seaway, either in cooperation with the United States as envisaged in the 1941 Agreement, or as a solely Canadian undertaking.

As you know, the President hopes that the Congress of the United States will approve, at an early date, the 1941 Agreement providing for joint construction of the St. Lawrence Project. Should the Congress, however, not approve the 1941 Agreement at an early date, the Government of the United States is prepared, in order to avoid further delay in the construction of the St. Lawrence Project, to cooperate with the Government of Canada in referring the project to the International Joint Commission for approval on the understanding, as expressed in your note, that your Government is prepared to proceed with the construction of the Seaway as soon as appropriate arrangements can be made for the construction of the power phases of the St. Lawrence Project as well.

In order that there may be a minimum of delay in the construction of the project, which the President of the United States and the Prime Minister of Canada have agreed is of vital importance to the security and the economy of both countries, my Government is ready to cooperate with your Government in undertaking such preparatory steps as may be advisable in presenting concurrent applications to the International Joint Commission. On behalf of my Government, I accept your proposal that appropriate officials of our two countries discuss the steps to be taken in proceeding with the reference of such applications. I agree that a series of meetings to be held either in Washington or in Ottawa, or at such other place as may be convenient, would be the most appropriate method for implementing this proposal. Although it is not possible for me now to propose an exact date, I expect that my Government will be prepared to begin these discussions sometime this month. I shall inform you as soon as my Government is ready to join in the discussions which you have proposed.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.
DEAN ACHESON.

The Honourable
Hume Wrong,
Ambassador of Canada.

II

*Le Secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique à
l'Ambassadeur du Canada aux États-Unis d'Amérique*

DÉPARTEMENT D'ÉTAT

WASHINGTON, le 11 janvier 1952.

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 11 janvier 1952 concernant le Projet de canalisation et d'aménagement hydro-électrique du Saint-Laurent.

Mon Gouvernement note avec satisfaction que le Parlement canadien a adopté une législation prévoyant, d'une part, l'exécution par la Commission de l'énergie hydro-électrique de l'Ontario et par un organisme des États-Unis désigné à cet effet de la partie du projet ayant trait à l'aménagement hydro-électrique et, d'autre part, la création de l'Autorité de la Voie maritime du Saint-Laurent, chargée de réaliser les travaux de canalisation soit de concert avec les États-Unis, conformément à l'Accord de 1941, soit de la seule initiative du Canada.

Comme vous le savez, le Président espère que le Congrès des États-Unis sanctionnera sous peu l'Accord de 1941 prévoyant l'exécution du projet par les deux pays. Si toutefois le Congrès ne sanctionnait pas sous peu l'Accord de 1941, le Gouvernement des États-Unis sera disposé, afin de prévenir de nouveaux délais dans l'exécution de l'entreprise, à se joindre au Gouvernement canadien pour soumettre le projet à l'approbation de la Commission mixte internationale, étant entendu, comme il est énoncé dans votre note, que votre Gouvernement se propose d'entreprendre la construction de la voie maritime dès que les dispositions voulues pourront être prises également en ce qui concerne l'aménagement hydro-électrique du Saint-Laurent.

Pour réduire au minimum les délais d'exécution du projet, auquel le Président et le Premier ministre ont reconnu une importance vitale pour la sécurité et l'économie des deux pays, mon Gouvernement est disposé à prendre en collaboration avec le vôtre les dispositions qui devront précéder la présentation de requêtes simultanées à la Commission mixte internationale. Au nom de mon Gouvernement, j'accepte votre proposition que des représentants compétents des deux pays étudient la façon de procéder pour présenter les requêtes. Je reconnais qu'une série de réunions qui se tiendraient à Washington, à Ottawa ou à tout autre endroit qui conviendrait constituerait la meilleure façon de mettre cette proposition en œuvre. Bien qu'il me soit impossible de proposer une date précise, je m'attends à ce que mon Gouvernement puisse inaugurer ces réunions au cours du mois présent. Je vous préviendrai dès que mon Gouvernement sera prêt à participer aux entretiens que vous avez proposés.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

DEAN ACHESON

Son Excellence Monsieur Hume Wrong
Ambassadeur du Canada

Doc
an
E

Canada, External Affairs, Dept of
31



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 31 RECUEIL DES TRAITÉS

CAIEAIC
- 52781

LABOUR

Convention fixing the Minimum Age for the
Admission of Children to Employment at
Sea (revised 1936), as modified by the
Final Articles Revision Convention 1946

Instrument of ratification of Canada
deposited September 10, 1951

In force for Canada September 10, 1952

TRAVAIL

Convention fixant l'âge minimum d'admission
des enfants au travail maritime (révisée
en 1936), telle qu'elle a été modifiée par
la convention portant revision des articles
finals, 1946

Instrument de ratification du Canada
déposé le 10 septembre 1951

En vigueur pour le Canada
le 10 septembre 1952

Price—Prix: 25 cents

N°—No. E3-5231

Available from the Queen's Printer, Ottawa, Canada.
En vente chez l'Imprimeur de la Reine, Ottawa, Canada.



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 31 RECUEIL DES TRAITÉS

LABOUR

Convention fixing the Minimum Age for the
Admission of Children to Employment at
Sea (revised 1936), as modified by the
Final Articles Revision Convention 1946

Instrument of ratification of Canada
deposited September 10, 1951

In force for Canada September 10, 1952

TRAVAIL

Convention fixant l'âge minimum d'admission
des enfants au travail maritime (révisée
en 1936), telle qu'elle a été modifiée par
la convention portant revision des articles
finals, 1946

Instrument de ratification du Canada
déposé le 10 septembre 1951

En vigueur pour le Canada
le 10 septembre 1952

Price—Prix: 25 cents

N°—No. E3-5231

Available from the Queen's Printer, Ottawa, Canada.
En vente chez l'Imprimeur de la Reine, Ottawa, Canada.

CONVENTION FIXING THE MINIMUM AGE FOR THE ADMISSION OF CHILDREN
TO EMPLOYMENT AT SEA (REVISED 1936), AS MODIFIED BY THE FINAL
ARTICLES REVISION CONVENTION 1946*

The General Conference of the International Labour Organisation,
Having been convened at Geneva by the Governing Body of the Inter-
national Labour Office, and having met in its Twenty-second Session
on 22 October 1936, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the
partial revision of the Convention fixing the minimum age for admis-
sion of children to employment at sea adopted by the Conference at
its Second Session, the question forming the agenda of the present
Session, and

Considering that these proposals must take the form of an international
Convention,

adopts this twenty-fourth day of October of the year one thousand nine hundred
and thirty-six the following Convention, which may be cited as the Minimum
Age (Sea) Convention (Revised), 1936:

ARTICLE 1

For the purpose of this Convention, the term "vessel" includes all ships
and boats, of any nature whatsoever, engaged in maritime navigation, whether
publicly or privately owned; it excludes ships of war.

ARTICLE 2

1. Children under the age of fifteen years shall not be employed or work
on vessels, other than vessels upon which only members of the same family
are employed.

2. Provided that national laws or regulations may provide for the issue
in respect of children of not less than fourteen years of age of certificates
permitting them to be employed in cases in which an educational or other
appropriate authority designated by such laws or regulations is satisfied, after
having due regard to the health and physical condition of the child and to the
prospective as well as to the immediate benefit to the child of the employment
proposed, that such employment will be beneficial to the child.

ARTICLE 3

The provisions of Article 2 shall not apply to work done by children on
school-ships or training-ships, provided that such work is approved and super-
vised by public authority.

ARTICLE 4

In order to facilitate the enforcement of the provisions of this Convention,
every shipmaster shall be required to keep a register of all persons under the
age of sixteen years employed on board his vessel, or a list of them in the
articles of agreement, and of the dates of their births.

* Canada Treaty Series 1946, No. 52.

CONVENTION FIXANT L'ÂGE MINIMUM D'ADMISSION DES ENFANTS AU TRAVAIL MARITIME (REVISÉE EN 1936), TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE PAR LA CONVENTION PORTANT REVISION DES ARTICLES FINALS, 1946*

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail, Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 22 octobre 1936 en sa vingt-deuxième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la revision partielle de la convention fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime adoptée par la Conférence à sa deuxième session, question inscrite à l'ordre du jour de la présente session,

Considérant que ces propositions doivent prendre la forme d'une convention internationale,

adopte, ce vingt-quatrième jour d'octobre mil neuf cent trente-six, la convention ci-après qui sera dénommée Convention (revisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936:

ARTICLE 1

Pour l'application de la présente convention, le terme "navire" doit être entendu de tous les bateaux, navires ou bâtiments, quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, effectuant une navigation maritime, à l'exclusion des navires de guerre.

ARTICLE 2

1. Les enfants de moins de quinze ans ne peuvent être employés au travail à bord des navires, autres que ceux sur lesquels sont seuls employés les membres d'une même famille.

2. Toutefois, la législation nationale peut autoriser la délivrance de certificats permettant aux enfants âgés de quatorze ans au moins d'être employés dans les cas où une autorité scolaire ou une autre autorité appropriée désignée par la législation nationale s'est assurée, après avoir dûment pris en considération la santé et l'état physique de l'enfant, ainsi que les avantages futurs aussi bien qu'immédiats que l'emploi envisagé peut comporter pour lui, que cet emploi est dans l'intérêt de l'enfant.

ARTICLE 3

Les dispositions de l'article 2 ne s'appliqueront pas au travail des enfants sur les bateaux-écoles, à la condition que ce travail soit approuvé et surveillé par l'autorité publique.

ARTICLE 4

Dans le but de permettre le contrôle de l'application des dispositions de la présente convention, tout capitaine ou patron devra tenir un registre d'inscription ou un rôle d'équipage mentionnant toutes les personnes de moins de seize ans employées à bord, avec l'indication de la date de leur naissance.

* Recueil des Traités 1946 n° 52.

ARTICLE 5

This Convention shall not come into force until after the adoption by the International Labour Conference of a Convention revising the Convention fixing the minimum age for admission of children to industrial employment, 1919, and a Convention revising the Convention concerning the age for admission of children to non-industrial employment, 1932.

ARTICLE 6

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

ARTICLE 7

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.

2. Subject to the provisions of Article 5 above it shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

ARTICLE 8

As soon as the ratifications of two Members of the International Labour Organisation have been registered, the Director-General of the International Labour Office shall so notify all the Members of the International Labour Organisation. He shall likewise notify them of the registration of ratifications which may be communicated subsequently by other Members of the Organisation.

ARTICLE 9

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

ARTICLE 10

At the expiration of each period of ten years after the coming into force of this Convention, the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall consider the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

ARTICLE 11

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides,

ARTICLE 5

La présente convention n'entrera en vigueur qu'après l'adoption, par la Conférence internationale du Travail, d'une convention portant revision de la convention fixant l'âge minimum d'admission des enfants aux travaux industriels (1919) et d'une convention portant revision de la convention concernant l'âge d'admission des enfants aux travaux non industriels (1932).

ARTICLE 6

Les ratifications officielles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

ARTICLE 7

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général.

2. Sous réserve des dispositions de l'article 5 ci-dessus, elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux Membres auront été enregistrées par le Directeur général.

3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

ARTICLE 8

Aussitôt que les ratifications de deux Membres de l'Organisation internationale du Travail auront été enregistrées, le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera ce fait à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail. Il leur notifiera également l'enregistrement des ratifications qui lui seront ultérieurement communiquées par tous autres Membres de l'Organisation.

ARTICLE 9

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail, et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans un délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années, et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

ARTICLE 10

A l'expiration de chaque période de dix années à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail devra présenter à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa revision totale ou partielle.

ARTICLE 11

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant revision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

- (a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall *ipso jure* involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 9 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;
- (b) as from the date when the new revising Convention comes into force this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

ARTICLE 12

The French and English texts of this Convention shall both be authentic.

The foregoing is the authentic text of the Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946.

The original text of the Convention was authenticated on 5 December 1936 by the signatures of Paal Berg, President of the Conference, and Harold Butler, Director of the International Labour Office.

The Convention first came into force on 11 April 1939.

IN FAITH WHEREOF I have, in pursuance of the provisions of Article 6 of the Final Articles Revision Convention, 1946, authenticated with my signature this thirty-first day of August 1948 two original copies of the text of the Convention as modified.

EDWARD PHELAN,
Director-General
of the International Labour Office.

- a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant revision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 9 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant revision soit entrée en vigueur;
- b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant revision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant revision.

ARTICLE 12

Les textes français et anglais de la présente convention feront foi l'un et l'autre.

Le texte qui précède est le texte authentique de la Convention (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant revision des articles finals, 1946.

Le texte original de la convention fut authentiqué le 5 décembre 1936 par les signatures de M. Paal Berg, Président de la Conférence, et de M. Harold Butler, Directeur du Bureau international du Travail.

L'entrée en vigueur initiale de la convention eut lieu le 11 avril 1939.

EN FOI DE QUOI j'ai authentiqué par ma signature, en application des dispositions de l'article 6 de la Convention portant revision des articles finals, 1946, ce trente et unième jour d'août 1948, deux exemplaires originaux du texte de la convention telle qu'elle a été modifiée.

EDWARD PHELAN,
Directeur général
du Bureau international du Travail.



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 32 RECUEIL DES TRAITÉS

CAIEA10
-52752

COMMERCE

Exchange of Notes between CANADA
and the UNION OF SOUTH AFRICA

Signed at Ottawa January 2 and 11, 1952

In force January 11, 1952

COMMERCE

Échange de Notes entre le CANADA
et l'UNION SUD-AFRICAINE

Fait à Ottawa, les 2 et 11 janvier 1952

En vigueur le 11 janvier 1952

LIBRARY
JAN 17 1960

UNIVERSITY OF TORONTO



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 32 RECUEIL DES TRAITÉS

COMMERCE

Exchange of Notes between CANADA
and the UNION OF SOUTH AFRICA

Signed at Ottawa January 2 and 11, 1952

In force January 11, 1952

COMMERCE

Échange de Notes entre le CANADA
et l'UNION SUD-AFRICAINE

Fait à Ottawa, les 2 et 11 janvier 1952

En vigueur le 11 janvier 1952

ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.
Queen's Printer and
Controller of Stationery

Ottawa, 1960

ROGER DUHAMEL, M.S.T.C.
Imprimeur de la Reine et
Contrôleur de la Papeterie

Price-Prix: 25 cents

No.-N° E3-52/32

EXCHANGE OF NOTES (January 2 and 11, 1952) BETWEEN CANADA AND THE
UNION OF SOUTH AFRICA REGARDING THE TEMPORARY SUSPENSION OF
THE MARGIN OF PREFERENCE ON UNMANUFACTURED LOGS

I

*The High Commissioner for the Union of South Africa to the
Secretary of State for External Affairs*

T. 9/7/3

OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER FOR
THE UNION OF SOUTH AFRICA

JANUARY 2nd, 1952.

Sir,

I have the honour to refer to the Notes exchanged at Ottawa on the 3rd and 16th January, 1951*, in terms of which it was agreed to suspend, until the 31st December, 1951, the margins of preference on unmanufactured logs, classified under Union tariff sub items 279 (a) (i) and (ii), which are guaranteed to Canada by virtue of the Trade Agreement of 1932 between the Union and Canadian Governments.

I have now been directed by the Union Government to propose that the margins of preference on unmanufactured logs be suspended for a further period, on the understanding—

- (a) that such temporary suspension of the preferences in question will be effective only until the 31st December, 1952, subject, however, to any extension of the arrangement which may be agreed between the two Governments on or before that date;
- (b) that the temporary suspension of preferences will apply only in respect of logs which, being required for specific industrial purposes, are admitted under rebate of duty pursuant to a recommendation of the South African Board of Trade and Industries; and
- (c) that imports from Canada under tariff sub items 279 (a) (i) and (ii) will continue to enjoy duty free entry into the Union of South Africa.

If the arrangements set out above are acceptable to the Canadian Government, it is understood that this Note and your confirmatory reply thereto will be regarded as constituting an agreement between our two Governments with effect from the 1st January 1952.

I have the honour to be,

Sir,

Your obedient servant,

A. A. ROBERTS

High Commissioner.

The Secretary of State for External Affairs,
Ottawa.

*Canada Treaty Series 1951, No. 15.

(Traduction)

**ÉCHANGE DE NOTES (les 2 et 11 janvier 1952) ENTRE LE CANADA ET L'UNION
SUD-AFRICAIN PORTANT SUSPENSION PROVISOIRE DES MARGES DE
PRÉFÉRENCE APPLICABLE SUR LE BOIS EN GRUME**

I

*Le Haut-Commissaire de l'Union Sud-Africaine au
Secrétaire d'État aux Affaires extérieures*

T. 9/7/3

HAUT-COMMISSARIAT DE L'UNION SUD-AFRICAIN

le 2 janvier 1952

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Échange de Notes intervenu à Ottawa les 3 et 16 janvier 1951*, aux termes duquel il a été convenu de suspendre jusqu'au 31 décembre 1951 les marges de préférence sur le bois en grume figurant aux postes 279 a) (i) et (ii) du tarif douanier de l'Union Sud-Africaine, lesquelles sont garanties par l'Accord de commerce de 1932 entre les gouvernements du Canada et de l'Union Sud-Africaine.

J'ai reçu instructions du Gouvernement de l'Union Sud-Africaine de proposer que la suspension des marges de préférence sur le bois en grume soit prorogée aux conditions ci-après:

- a) la suspension provisoire ne se prolongera pas au delà du 31 décembre 1952, sauf si elle fait l'objet d'une prorogation convenue entre les deux gouvernements ce jour-là ou antérieurement;
- b) la suspension provisoire ne s'appliquera qu'aux billes destinées à des usages industriels particuliers et bénéficiant de la réduction douanière accordée conformément à la recommandation du "South African Board of Trade and Industries";
- c) les importations en provenance du Canada relevant des postes 279 a) (i) et (ii) continueront d'entrer en franchise dans l'Union Sud-Africaine.

Si les dispositions énoncées plus haut sont jugées acceptables par le Gouvernement canadien, la présente Note et votre confirmation seront considérées comme constituant un accord entre nos deux gouvernements, à compter du 1^{er} janvier 1952.

J'ai l'honneur . . .

Le Haut-Commissaire,
A. A. ROBERTS

Le Secrétaire d'État
aux Affaires extérieures
Ottawa

*Recueil des Traités 1951, n° 15.

II

*The Secretary of State for External Affairs to the
High Commissioner for the Union of South Africa*

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

OTTAWA, January 11, 1952.

No. E-3

EXCELLENCY,

I have the honour to refer to the Notes exchanged at Ottawa on January 3 and 16, 1951*, in terms of which it was agreed to suspend, until December 31, 1951, the margins of preference on unmanufactured logs, classified under Union tariff sub-items 279 (a) (i) and (ii), which are guaranteed to Canada by virtue of the Trade Agreement of 1932 between the Governments of the Union of South Africa and Canada.

I now acknowledge receipt of your Note No. T. 9/7/3 of January 2, 1952, and have the honour to inform you that the Government of Canada accepts the proposal of the Government of the Union of South Africa that the margins of preference on unmanufactured logs be suspended for a further period, on the understanding—

(See Note I)

“(a) that such temporary :... .. South Africa.”

The Government of Canada agrees that your Note of January 2, 1952 and this reply shall be regarded as constituting an agreement between our two Governments with effect from January 1, 1952.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

A. D. P. HEENEY
*for Secretary of State
for External Affairs.*

His Excellency A. Adrian Roberts, N.C.,
High Commissioner for the Union of South Africa,
15 Sussex Street,
Ottawa.

*Canada Treaty Series 1951, No. 15

II

*Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au
Haut-Commissaire de l'Union Sud-Africaine*

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

OTTAWA, le 11 janvier 1952

N° E-3

MONSIEUR LE HAUT-COMMISSAIRE,

J'ai l'honneur de me référer à l'Échange de Notes intervenu à Ottawa les 3 et 16 janvier 1951*, aux termes duquel il a été convenu de suspendre jusqu'au 31 décembre 1951 les marges de préférence sur le bois en grume figurant aux postes 279 a) (i) et (ii) du tarif douanier de l'Union Sud-Africaine, —lesquelles sont garanties au Canada par l'Accord de commerce de 1932 entre les gouvernements de l'Union Sud-Africaine et du Canada.

J'accuse réception de votre Note n° T. 9/7/3, en date du 2 janvier 1952, et j'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement canadien accepte la proposition du Gouvernement de l'Union Sud-Africaine que les marges de préférence sur le bois en grume soient suspendues pour une nouvelle période, aux conditions ci-après:

(Voir Note I)

“a) la suspension l'Union Sud-Africaine.”

Le Gouvernement canadien convient que votre Note du 2 janvier 1952 et la présente réponse constituent entre nos gouvernements un accord en vigueur à compter du 1^{er} janvier 1952.

Agréez, Monsieur le Haut-Commissaire, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

*Pour le Secrétaire d'État
aux Affaires extérieures,
A. D. P. HEENEY*

Son Excellence M. A. Adrian Roberts, N.C.
Haut-Commissaire de l'Union Sud-Africaine
15, rue Sussex
Ottawa

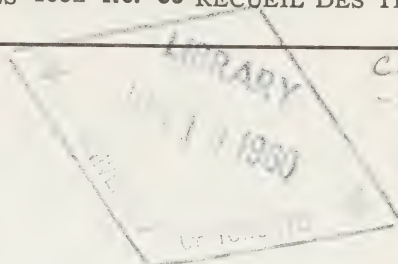
*Recueil des Traités 1951 n° 15.



CANADA.

External Affairs, Department of

TREATY SERIES 1952 No. 33 RECUEIL DES TRAITÉS



WEATHER STATIONS

Exchange of Notes between CANADA and the UNITED STATES
OF AMERICA

Signed at Ottawa January 22 and February 22, 1952

In force February 22, 1952

STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Échange de Notes entre le CANADA et les ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE

Signées à Ottawa les 22 janvier et 22 février 1952

En vigueur le 22 février 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 33 RECUEIL DES TRAITÉS

WEATHER STATIONS

Exchange of Notes between CANADA and the UNITED STATES
OF AMERICA

Signed at Ottawa January 22 and February 22, 1952

In force February 22, 1952

STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Échange de Notes entre le CANADA et les ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE

Signées à Ottawa les 22 janvier et 22 février 1952

En vigueur le 22 février 1952

The Queen's Printer and
Controller of Stationery | L'Imprimeur de la Reine,
contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1960

Price—Prix: 25 cents

78107-0—1

Cat. No. E3-52/33

EXCHANGE OF NOTES (January 22 and February 22, 1952) BETWEEN CANADA
AND THE UNITED STATES OF AMERICA PROVIDING FOR THE RELOCA-
TION OF TWO OF THE PACIFIC OCEAN WEATHER STATIONS

I

*The American Ambassador to the Canadian Secretary of State
for External Affairs*

THE FOREIGN SERVICE OF THE UNITED STATES OF AMERICA

No. 173

The Ambassador of the United States of America presents his compliments to his Excellency the Secretary of State for External Affairs and has the honor to refer to an understanding between the Government of the United States and the Government of Canada for an interim Pacific Ocean Station Program contained in an exchange of notes which took place in Washington on September 25, 1950 and February 16, 1951.*

As a result of surveys of aircraft operations between San Francisco and Honolulu, it has been found that a slight relocation of Stations "N" and "U" to the south would provide improved meteorological, search and rescue, traffic control and communications service for these operations. It is proposed that Station "N" be moved from its present location, 33° North-135° West, to 32°30' North-135° West; a distance of about 30 miles; and that Station "U", now located at 28° North-145° West, be moved to 27°40' North-145° West, a distance of about 20 miles.

The Department of External Affairs is requested to inform the Embassy if the Government of Canada agrees to these changes.

United States Embassy

Ottawa, January 22, 1952

W. W.

II

*The Canadian Secretary of State for External Affairs to the
American Ambassador*

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS
CANADA

No. E-47

The Secretary of State for External Affairs presents his compliments to His Excellency the Ambassador of the United States of America and has the honour to refer to the Ambassador's Note No. 173 of January 22nd, 1952, referring to an understanding between the Government of the United States and the Government of Canada for an interim Pacific Ocean Station Program contained in an exchange of notes dated September 25th, 1950 and February 16th, 1951.

* Canada Treaty Series 1951, No. 37.

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (les 22 janvier et 22 février 1952) ENTRE LE CANADA ET LES
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE FAISANT PROVISION POUR LE DÉPLACEMENT
DE DEUX DES STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES DANS LE PACIFIQUE

I

*L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Secrétaire d'État
aux Affaires extérieures du Canada*

SERVICE DIPLOMATIQUE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

N° 173

L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique présente ses compliments à Son Excellence le Secrétaire d'État aux affaires extérieures et a l'honneur de se référer à un Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement canadien relatif à un programme provisoire de stations météorologiques dans le Pacifique, dont le texte a été fixé par l'échange de notes qui a eu lieu à Washington le 25 septembre 1950 et le 16 février 1951.*

A la suite d'études sur les vols entre San Francisco et Honolulu, on a constaté qu'un léger déplacement vers le sud des stations «N» et «U» procurerait une amélioration des services de météorologie, de recherches et de sauvetage, de contrôle du trafic et des communications destinés à ces vols. On se propose de déplacer la station «N» actuellement située par 33° de latitude nord et 135° de longitude ouest jusqu'en un point situé par 32°30' de latitude nord et 135° de longitude ouest, à une distance d'environ 30 milles, et de déplacer la station «U», actuellement située par 28° de latitude nord et 145° de longitude ouest, jusqu'en un point situé par 27°40' de latitude nord et 145° de longitude ouest, à une distance d'environ 20 milles.

Le Département des Affaires extérieures est prié de faire connaître à l'Ambassade si ces modifications ont l'agrément du Gouvernement du Canada.

W. W.

Ambassade des États-Unis

Ottawa, le 22 janvier 1952

II

*Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures du Canada à l'Ambassadeur
des États-Unis d'Amérique*

DÉPARTEMENT DES AFFAIRES EXTÉRIEURES
CANADA

N° E-47

Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures présente ses compliments à son Excellence l'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique et a l'honneur de se référer à la note de l'Ambassadeur n° 173 en date du 22 janvier 1952, au sujet d'un Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement canadien relatif à un programme provisoire de stations météorologiques dans le Pacifique, dont le texte a été fixé par l'échange de notes en date du 25 septembre 1950 et du 16 février 1951.

* Recueil des Traités 1951 n° 37.

It was proposed in this note that Station "N" of the Pacific Ocean chain be moved from its present location, 33° North- 135° West, to $32^{\circ}30'$ North- 135° West; and that Station "U", now located at 28° North- 145° West, be moved to $27^{\circ}40'$ North- 145° West.

The Canadian Government is glad to agree to these changes being made.

E. R.

Ottawa, February 22, 1952

Ladite note propose que la station «N» du réseau de l'océan Pacifique actuellement située par 33° de latitude nord et 135° de longitude ouest soit déplacée jusqu'en un point situé par $32^{\circ}30'$ de latitude nord et 135° de longitude ouest, et que la station «U» actuellement située par 28° de latitude nord et 145° de longitude ouest soit déplacée jusqu'en un point situé par $27^{\circ}40'$ de latitude nord et 145° de longitude ouest.

Le Gouvernement canadien est heureux de donner son agrément à ces modifications.

E. R.

Ottawa, le 22 février 1952

Gov. Sec
Can
E

34



CANADA

External Affairs Dept. n°

TREATY SERIES 1952 No. 34 RECUEIL DES TRAITÉS

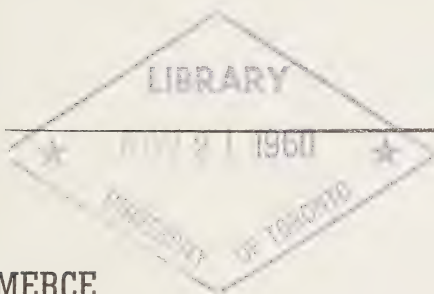
CAIEAIO
-52T34

COMMERCE

Exchange of Notes between CANADA and the
UNION OF SOUTH AFRICA

Cape Town, February 19 and June 14, 1952

In force April 1, 1952



COMMERCE

Échange de Notes entre le CANADA et
l'UNION SUD-AFRICAINE

Le Cap, les 19 février et 14 juin 1952

En vigueur le 1^{er} avril 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 34 RECUEIL DES TRAITÉS

COMMERCE

Exchange of Notes between CANADA and the
UNION OF SOUTH AFRICA

Cape Town, February 19 and June 14, 1952

In force April 1, 1952

COMMERCE

Échange de Notes entre le CANADA et
l'UNION SUD-AFRICAINE

Le Cap, les 19 février et 14 juin 1952

En vigueur le 1^{er} avril 1952

ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.
Queen's Printer and
Controller of Stationery

ROGER DUHAMEL, m.s.r.c.
Imprimeur de la Reine et
Contrôleur de la Papeterie

Ottawa, 1960

EXCHANGE OF NOTES (February 19 and June 14, 1952) BETWEEN CANADA AND
THE UNION OF SOUTH AFRICA CONSTITUTING AN AGREEMENT IN REGARD
TO THE TEMPORARY SUSPENSION OF THE MARGIN OF PREFERENCE ON
WOOL

I

*The High Commissioner for Canada to the Secretary for External Affairs
of the Union of South Africa*

OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER

501 Grand Parade Centre,
Cape Town,
February 19, 1952.

SIR,

I have the honour to refer to my letter of March 5, 1951, and subsequent correspondence between us in regard to the suspension of the margin of preference on wool as between Canada and South Africa.

As you will remember, by an exchange of Notes* in April last the Union Government agreed to the temporary suspension of the margin of preference per pound weight on wool, not further advanced than scoured, during the period from 1st April 1951 to 31st March 1952 inclusive.

Under Canadian Order-in-Council P.C. 1410 of March 21, 1951, the duty of 10 cents per pound under M.F.N. tariff and 15 cents under general tariff on "wool not further advanced than scoured, for use in Canadian manufacture" until February 29, 1952, was eliminated. Today the situation in this connection is more acute than it was a year ago. In 1951 Canada imported approximately 34 million pounds of wool of which Australia and New Zealand supplied some 24 million, South Africa 1 million and the United States 2.9 million. Although exact statistics are not available, importers estimate that at least 80 per cent of the wool imported from the United States was of Australian, New Zealand and South African origin and was purchased on the Boston market.

I am instructed to ascertain if, in view of the present wool situation in Canada, the Union Government would be prepared to waive the temporary margin of preference on wool not further advanced than scoured for a period of one year, ending not later than March 31, 1953.

I should be glad to know if the Union Government is prepared to give favourable consideration to this suggestion.

I have the honour to be,

Sir,

Your obedient Servant,

T. W. L. MacDERMOT,
High Commissioner.

The Secretary for External Affairs,
Government of the Union of South Africa,
Cape Town.

*Canada Treaty Series 1951, No. 38.

(Traduction)

**ÉCHANGE DE NOTES (les 19 février et 14 juin 1952) ENTRE LE CANADA ET L'UNION
SUD-AFRICAINNE CONSTITUANT UN ACCORD AU SUJET DE LA SUSPENSION
TEMPORAIRE DE LA MARGE DE PRÉFÉRENCE SUR LA LAINE**

I

*Le Haut-Commissaire du Canada au Secrétaire aux Affaires
extérieures de l'Union Sud-Africaine*

HAUT-COMMISSARIAT

501, Grand Parade Centre
Le Cap
19 février 1952

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de me référer à ma lettre du 5 mars 1951 et à la correspondance que nous avons échangée ultérieurement au sujet de la suspension de la marge de préférence sur la laine entre le Canada et l'Afrique du Sud.

Vous vous rappelez que le Gouvernement de l'Union, par un échange de notes* effectué en avril dernier, a consenti à la suspension temporaire de la marge de préférence par livre-poids de laine tout au plus dessuintée pour la période s'étendant du 1^{er} avril 1951 au 31 mars 1952 inclusivement.

L'arrêté en conseil canadien C.P. 1410 du 21 mars 1951 a supprimé jusqu'au 29 février 1952 le droit de 10 cents la livre du tarif de la "nation la plus favorisée" et celui de 15 cents du tarif général dans le cas de la laine tout au plus dessuintée destinée à être traitée au Canada. La situation est à cet égard plus sérieuse aujourd'hui que l'an dernier. En 1951, le Canada a importé environ 34 millions de livres de laine, dont 24 millions d'Australie et de Nouvelle-Zélande, 1 million d'Afrique du Sud et 2.9 millions des États-Unis. En l'absence de statistiques précises, on estime qu'au moins 80 p. 100 de la laine importée des États-Unis provenaient d'Australie, de Nouvelle-Zélande et d'Afrique du Sud et avait été achetée sur le marché de Boston.

J'ai reçu instructions de vous demander si, eu égard à la situation actuelle au Canada en ce qui concerne la laine, le Gouvernement de l'Union consentirait à renoncer temporairement à la marge de préférence sur la laine tout au plus dessuintée, et ce pour une période d'un an se terminant au plus tard le 31 mars 1953.

Je serais heureux de savoir si le Gouvernement de l'Union serait disposé à envisager favorablement cette mesure.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Votre obéissant serviteur.

Le Haut-Commissaire du Canada,
T. W. L. MacDERMOT.

Le Secrétaire aux Affaires extérieures,
Gouvernement de l'Union Sud-Africaine,
Le Cap.

*Recueil des Traités 1951 n° 38.

II

*The Secretary for External Affairs of the Union of South Africa
to the High Commissioner for Canada*

P.M. 10/1/39

UNION OF SOUTH AFRICA
DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS
CAPE TOWN

14th June, 1952.

YOUR EXCELLENCY,

I have the honour to refer to your Note of the 19th February, 1952, in regard to your Government's desire that the Government of the Union of South Africa should agree to the temporary suspension for a further period of one year ending not later than 31st March, 1953, of the margin of preference of ten cents per pound weight on wool, not further advanced than scoured, which is guaranteed to the Union by virtue of the Trade Agreement concluded between the Union and Canadian Governments at Ottawa on the 20th August, 1932.*

I now have the honour to inform you that the Union Government agree to the temporary suspension of the margin of preference of ten cents per pound weight on wool, not further advanced than scoured, during the period from 1st April, 1952, to 31st March, 1953, inclusive.

Your Note, and this reply thereto will be regarded as constituting an agreement between our two Governments on this matter, with effect from the 1st April, 1952.

I have the honour to be,

Your Excellency,

Your obedient Servant,

D. D. FORSYTH,
Secretary for External Affairs.

His Excellency Mr. T. W. L. MacDermot,
High Commissioner for Canada,
Cape Town.

*Canada Treaty Series 1933, No. 4.

II

*Le Secrétaire aux Affaires extérieures de
l'Union Sud-Africaine au Haut-Commissaire du Canada*

UNION SUD-AFRICAIN
MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES
LE CAP

14 juin 1952

MONSIEUR LE HAUT-COMMISSAIRE,

J'ai l'honneur de me référer à votre Note du 19 février 1952 exprimant le vœu de votre Gouvernement que le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine consente à la suspension temporaire, pour une nouvelle période d'un an se terminant au plus tard le 31 mars 1953, de la marge de préférence de dix cents la livre-poids de laine tout au plus dessuintée, marge garantie à l'Union en vertu de l'Accord de commerce conclu entre le Gouvernement de l'Union et le Gouvernement du Canada à Ottawa le 20 août 1932*.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement de l'Union accepte la suspension temporaire de la marge de préférence de dix cents la livre-poids de laine tout au plus dessuintée, pour la période s'étendant du 1^{er} avril 1952 au 31 mars 1953 inclusivement.

Votre Note et la présente réponse seront considérées comme constituant l'accord de nos deux Gouvernements à ce sujet, en vigueur à compter du 1^{er} avril 1952.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Haut-Commissaire,

Votre obéissant serviteur,

Le Secrétaire aux Affaires extérieures,
D. D. FORSYTH.

Son Excellence

Monsieur T. W. L. MacDermot
Haut-Commissaire du Canada
LE CAP

*Recueil des Traités 1933 n° 4.



CANADA,

External Affairs

35

TREATY SERIES 1952 No. 35 RECUEIL DES TRAITÉS

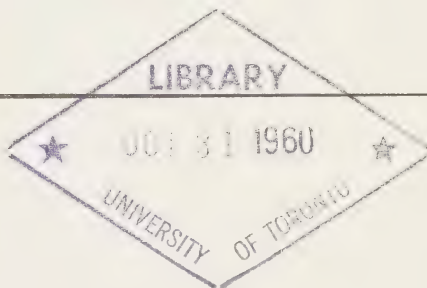
CA1EA10
-52T35

COMMERCE

Exchange of Notes between
CANADA and VENEZUELA

Signed at Caracas October 8, 1952

In force October 11, 1952



COMMERCE

Échange de Notes entre
le CANADA et le VENEZUELA

Fait à Caracas, le 8 octobre 1952

En vigueur le 11 octobre 1952



CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 35 RECUEIL DES TRAITÉS

COMMERCE

Exchange of Notes between
CANADA and VENEZUELA

Signed at Caracas October 8, 1952

In force October 11, 1952

COMMERCE

Échange de Notes entre
le CANADA et le VENEZUELA

Fait à Caracas, le 8 octobre 1952

En vigueur le 11 octobre 1952

ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.

Queen's Printer and	Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery	Contrôleur de la Papeterie
OTTAWA, 1960	

CONTENTS

	PAGE
I Note dated October 8, 1952, from the Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the United Kingdom to Venezuela to the Minister for Foreign Affairs of Venezuela	4
II Note dated October 8, 1952, from the Minister for Foreign Affairs of Venezuela to the Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the United Kingdom to Venezuela	5
English translation of Note II	6
French translation of Notes I and II	7-8

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
I Note, en date du 8 octobre 1952, adressée par l'Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Grande-Bretagne au Venezuela au Ministre des Affaires étrangères du Venezuela	4
II Note, en date du 8 octobre 1952, adressée par le Ministre des Affaires étrangères du Venezuela à l'Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Grande-Bretagne au Venezuela	5
Traduction anglaise de la Note II	6
Traduction française des Notes I et II	7-8

EXCHANGE OF NOTES (October 8, 1952) BETWEEN CANADA AND VENEZUELA
RENEWING FOR ONE YEAR THE COMMERCIAL MODUS VIVENDI OF
OCTOBER 11, 1950

I

*The Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the United Kingdom
to Venezuela to the Minister for Foreign Affairs of Venezuela*

BRITISH EMBASSY
CARACAS.

Note No. 151

YOUR EXCELLENCY,

I have the honour to refer to the *modus vivendi* regarding commercial relations between Canada and Venezuela which was signed in Caracas on October 11, 1950,⁽¹⁾ and renewed on October 11, 1951,⁽²⁾ by an exchange of Notes. Article Six of the Agreement provides that it shall remain in effect for one year following the date of signature and may be renewed for equal periods.

The Canadian Government feels that this *modus vivendi* has been instrumental in strengthening trade relations between Canada and Venezuela. Accordingly, I have the honour to propose that it be extended for a further period of one year, from October 11, 1952.

Should Your Excellency's Government concur in this proposal, may I suggest that this Note, together with Your Excellency's reply, shall be considered as constituting an Agreement between the Government of Canada and the Government of Venezuela to renew the terms of the *modus vivendi* of October 11, 1950,⁽¹⁾ for a further period of one year.

I take this opportunity of presenting to Your Excellency the assurance of my highest consideration,

R. W. URQUHART.

His Excellency,

Dr. Aureliano Otañez,
Minister for Foreign Affairs,
Caracas.

⁽¹⁾ Canada Treaty Series 1950, No. 16.

⁽²⁾ Canada Treaty Series 1951, No. 24.

II

*The Minister for Foreign Affairs of Venezuela to the Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary of the United Kingdom to Venezuela*

Estados Unidos de Venezuela
Ministerio de Relaciones Exteriores
Dirección de Política Económica

No. 3685-E-

Sección de Economía

CARACAS, 8 de octubre de 1952.

Señor EMBAJADOR:

Tengo a honra avisar a Vuestra Excelencia el recibo de su atenta nota No. 151, de esta misma fecha, en la cual tiene a bien comunicarme la proposición del Gobierno del Canadá de renovar por un año más el *Modus Vivendi Comercial* entre Venezuela y el Canadá, firmado en Caracas el 11 de octubre de 1950⁽¹⁾ y renovado por un año, el 11 de octubre de 1951,⁽²⁾ mediante cambio de notas.

En respuesta, me complace hacer del conocimiento de Vuestra Excelencia que he sido autorizado por mi Gobierno para convenir en la renovación propuesta.

Segun lo sugiere Vuestra Excelencia, su nota, junto con esta respuesta, se considerarán como que constituyen un Acuerdo entre los dos Gobiernos para renovar el referido *Modus Vivendi* en los mismos términos, hasta el 11 de octubre de 1953.

Válgome de la oportunidad para presentar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta consideración.

A. Otañez.

Al Excelentísimo Señor

Robert W. Urquhart, K.B.E.C., C.M.G.,
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de la Gran Bretaña.
PRESENTE.

⁽¹⁾ Canada Treaty Series 1950, No. 16.

⁽²⁾ Canada Treaty Series 1951, No. 24.

(Translation)

II

*The Minister for Foreign Affairs of Venezuela to the Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary of the United Kingdom to Venezuela*

United States of Venezuela
Ministry of External Relations
Division of Economic Policy
No. 3685-E-
Economic Section

CARACAS, October 8, 1952.

SIR:

I have the honour to acknowledge receipt of Your Excellency's Note No. 151 of this date, in which you have transmitted the proposal of the Government of Canada to renew for one more year the commercial *modus vivendi* between Venezuela and Canada, signed in Caracas on October 11, 1950,⁽¹⁾ and renewed for one year, on October 11, 1951,⁽²⁾ by means of an exchange of Notes.

In reply, I am pleased to inform Your Excellency that I have been authorized by my Government to agree to the proposed renewal.

As suggested by Your Excellency, your Note, together with this reply, will be considered as constituting an Agreement between the two Governments to renew the said *modus vivendi* under the same terms, until October 11, 1953.

I take this opportunity to present to Your Excellency the assurances of my highest consideration,

A. Otañez.

To His Excellency

Robert W. Urquhart, K.B.E.C., C.M.G.,
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Great Britain.
CARACAS.

⁽¹⁾ Canada Treaty Series 1950, No. 16.

⁽²⁾ Canada Treaty Series 1951, No. 24.

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (le 8 octobre 1952) ENTRE LE CANADA ET LE VENEZUELA
RENOUVELANT POUR UNE ANNÉE LE MODUS VIVENDI COMMERCIAL
DU 11 OCTOBRE 1950

I

L'Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Royaume-Uni au
Venezuela au Ministre des Affaires étrangères du Venezuela

AMBASSADE BRITANNIQUE
CARACAS (Venezuela)
le 8 octobre 1952

Note n° 151

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de me référer au *modus vivendi*, applicable aux relations commerciales entre le Canada et le Venezuela, qui a été signé à Caracas le 11 octobre 1950⁽¹⁾ et renouvelé par échange de notes le 11 octobre 1951⁽²⁾. Aux termes de l'article 6 de l'Accord, celui-ci doit rester en vigueur pendant un an à compter de la date de sa signature et il peut ensuite être renouvelé pour un an à la fois.

Le Gouvernement canadien estime que ce *modus vivendi* a favorisé le développement des relations commerciales entre le Canada et le Venezuela. Aussi ai-je l'honneur de proposer qu'il soit renouvelé pour une nouvelle durée d'un an, à compter du 11 octobre 1952.

Si le Gouvernement de Votre Excellence agrée cette proposition, la présente Note et la réponse de Votre Excellence pourraient constituer entre le Gouvernement canadien et le Gouvernement vénézuélien un accord portant renouvellement des dispositions du *modus vivendi* du 11 octobre 1950⁽¹⁾ pour une nouvelle durée d'un an.

Je saisis cette occasion pour présenter à Votre Excellence les assurances de ma très haute considération.

R. W. URQUHART

Son Excellence

Monsieur Aureliano Otanez
Ministre des Affaires étrangères
CARACAS

⁽¹⁾ Recueil des Traités 1950 n° 16.

⁽²⁾ Recueil des Traités 1951 n° 24.

(Traduction)

II

*Le Ministre des Affaires étrangères du Venezuela à l'Ambassadeur
extraordinaire et plénipotentiaire du Royaume-Uni au Venezuela*

États-Unis du Venezuela
Ministère des Relations extérieures
Direction de la politique économique
N° 3685-E-
Section économique

CARACAS le 8 octobre 1952

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la Note n° 151 de Votre Excellence, en date de ce jour, par laquelle vous me communiquez la proposition du Gouvernement canadien de renouveler pour une nouvelle durée d'un an le *modus vivendi* signé à Caracas le 11 octobre 1950⁽¹⁾ et prorogé pour un an, le 11 octobre 1951,⁽²⁾ au moyen d'un échange de notes.

En réponse, j'ai le plaisir de faire connaître à Votre Excellence que mon Gouvernement m'autorise à agréer le renouvellement proposé.

Ainsi que le suggère Votre Excellence, votre Note et la présente réponse constitueront un accord entre les deux Gouvernements pour renouveler les dispositions du *modus vivendi* susmentionné, jusqu'au 11 octobre 1953.

Je saisis cette occasion pour offrir à Votre Excellence les assurances de ma très haute considération.

A. Otañez.

Son Excellence

M. Robert W. Urquhart, K.B.E.C., C.M.G.

Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Grande-Bretagne
CARACAS

⁽¹⁾ Recueil des Traités 1950 n° 16.

⁽²⁾ Recueil des Traités 1951 n° 24.



CANADA.

External Affairs, Sept. 1951

TREATY SERIES 1952 No. 36 RECUEIL DES TRAITÉS

CA 1E A 10
- 52736

WEATHER STATIONS

Exchange of Notes between CANADA
and the UNITED STATES OF AMERICA

Signed at Ottawa October 9 and December 12, 1951
and February 7, 1952

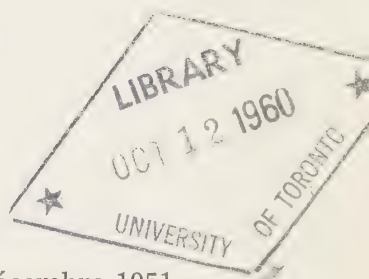
In force February 7, 1952

STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Échange de Notes entre le CANADA
et les ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Fait à Ottawa, les 9 octobre et 12 décembre 1951
et 7 février 1952

En vigueur le 7 février 1952





CANADA

TREATY SERIES 1952 No. 36 RECUEIL DES TRAITÉS

WEATHER STATIONS

Exchange of Notes between CANADA
and the UNITED STATES OF AMERICA

Signed at Ottawa October 9 and December 12, 1951
and February 7, 1952

In force February 7, 1952

STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Échange de Notes entre le CANADA
et les ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Fait à Ottawa, les 9 octobre et 12 décembre 1951
et 7 février 1952

En vigueur le 7 février 1952

ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.

Queen's Printer and Controller of Stationery | Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie
OTTAWA, 1960

Price-Prix: 25 cents

No.-N° E3-52/36

EXCHANGE OF NOTES (October 9 and December 12, 1951 and February 7, 1952)
BETWEEN CANADA AND THE UNITED STATES OF AMERICA REGARDING
THE R.C.A.F.-U.S.A.F. RE-SUPPLY OF JOINT CANADIAN-U.S.A. ARCTIC
WEATHER STATIONS

I

*The Ambassador of the United States of America to the
Secretary of State for External Affairs*

THE FOREIGN SERVICE OF THE UNITED STATES OF AMERICA

No. 86

The Ambassador of the United States of America presents his compliments to His Excellency the Secretary of State for External Affairs and with reference to the meeting at Ottawa on May 31, 1951 between representatives of the Royal Canadian Air Force and the United States Air Force to discuss the re-supply of the joint Canadian-United States Arctic Weather Stations, has the honor to request that the Department of External Affairs confirm the Canadian Government's approval of the following understandings which the Department of State has been informed by the United States Air Force were reached at this meeting:

- (1) Both the United States Air Force and Royal Canadian Air Force are to participate, on an equitable basis, in the air supply of all joint Canadian-United States Weather Stations.
- (2) The Royal Canadian Air Force is to exercise operational control over all air supply operations out of Resolute.
- (3) The United States Air Force is to exercise operational control over all air supply operations out of Thule.

The United States Air Force was represented at the Ottawa meeting by the Northeast Air Command. It is understood that the senior representative of the Royal Canadian Air Force was Wing Commander R. I. Thomas, R.C.A.F.

United States Embassy,
Ottawa, October 9, 1951.

S. W.

(Traduction)

ÉCHANGE DE NOTES (les 9 octobre et 12 décembre 1951 et 7 février 1952) ENTRE
LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE CONCERNANT LE RAVI-
TAILLEMENT PAR LE C.A.R.C. ET LA U.S.A.F. DES STATIONS MÉTÉORO-
LOGIQUES MIXTES DE L'ARCTIQUE

I

*L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Secrétaire d'État aux
Affaires extérieures*

SERVICE EXTÉRIEUR DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Nº 86

L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique présente ses compliments à Son Excellence Monsieur le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures et, se référant à la réunion tenue le 31 mai 1951 à Ottawa entre les représentants du Corps d'Aviation Royal Canadien et de la United States Air Force pour étudier le renouvellement des approvisionnements des stations météorologiques exploitées en commun dans l'Arctique par le Canada et les États-Unis, a l'honneur de prier le ministère des Affaires extérieures de confirmer l'approbation par le Gouvernement canadien des ententes suivantes qui, d'après un rapport de la United States Air Force au Département d'État, ont été conclues à cette réunion:

- 1) La United States Air Force et le Corps d'Aviation Royal Canadien participeront tous deux, selon une formule équitable, au ravitaillement aérien de toutes les stations météorologiques exploitées en commun par le Canada et les États-Unis.
- 2) Le Corps d'Aviation Royal Canadien exercera un contrôle direct sur toutes les opérations de ravitaillement aérien effectuées à partir de Resolute.
- 3) La United States Air Force exercera un contrôle direct sur toutes les opérations de ravitaillement aérien effectuées à partir de Thulé.

La United States Air Force était représentée à la réunion d'Ottawa par le Commandement du Nord-Est. L'Ambassadeur croit savoir que le représentant principal du Corps d'Aviation Royal Canadien était le commandant d'escadre R. I. Thomas, du C.A.R.C.

Ambassade des États-Unis

OTTAWA, le 9 octobre 1951.

S. W.

II

*The Secretary of State for External Affairs to the Ambassador of the
United States of America*

No. D-345

The Secretary of State for External Affairs presents his compliments to the Ambassador of the United States of America, and has the honour to refer to the Ambassador's Note No. 86 of October 9, 1951, requesting confirmation of the Canadian Government's approval of the following understandings which the United States Department had been informed were reached by representatives of the Royal Canadian Air Force and the United States Air Force at a meeting held May 31 in Ottawa to discuss the re-supply of the Joint Canadian-United States Arctic Weather Stations.

(See Note I)

"(1) Both the out of Thule."

The Canadian Government is pleased to confirm its approval of these understandings.

The Secretary of State for External Affairs wishes to draw to the attention of the Ambassador that it is further understood by the Canadian Government that the overall administrative control for the re-supply of the Joint Arctic Weather Stations will be retained by the Royal Canadian Air Force.

The Secretary of State for External Affairs would be grateful to receive confirmation of the United States Government's approval of this understanding.

Ottawa, Canada.

December 12, 1951.

L. B. P.

II

*Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures à l'Ambassadeur des
États-Unis d'Amérique*

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

N° D. 345

Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures présente ses compliments à Son Excellence Monsieur l'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique et a l'honneur de se référer à la note n° 86, en date du 9 octobre 1951, par laquelle Monsieur l'Ambassadeur demandait au Gouvernement Canadien de lui confirmer son approbation des ententes suivantes, dont le Département d'État des États-Unis a été informé qu'elles ont été conclues par les représentants du Corps d'Aviation Royal Canadien et de la United States Air Force à une réunion tenue à Ottawa le 31 mai pour discuter le renouvellement des approvisionnements des stations météorologiques exploitées en commun dans l'Arctique par le Canada et les États-Unis.

(Voir Note I)

"1) La à partir de Thulé."

Le Gouvernement canadien est heureux de confirmer son approbation de ces ententes.

Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures signale à Monsieur l'Ambassadeur que le Gouvernement canadien croit comprendre en outre que la direction administrative supérieure du ravitaillement des stations météorologiques mixtes de l'Arctique continuera d'être exercée par le Corps d'Aviation Royal Canadien.

Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures serait heureux de recevoir confirmation de l'approbation de cette dernière entente par le Gouvernement des États-Unis.

Ottawa (Canada)

le 12 décembre 1951

L. B. P.

III

*The Ambassador of the United States of America to the
Secretary of State for External Affairs*

THE FOREIGN SERVICE OF THE UNITED STATES OF AMERICA

No. 191

The Ambassador of the United States of America presents his compliments to His Excellency the Secretary of State for External Affairs and with reference to the Secretary of State's note No. D-345 of December 12, 1951, has the honor to state that the United States Government is agreeable to the condition that the overall administrative control for the re-supply of the Joint Arctic weather stations will be retained by the Royal Canadian Air Force.

United States Embassy,
Ottawa, February 7, 1952.

S. W.

III

*L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Secrétaire d'État aux
Affaires extérieures*

SERVICE EXTÉRIEUR DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

N° 191

L'Ambassadeur des États-Unis d'Amérique présente ses compliments à Son Excellence Monsieur de Secrétaire d'État aux Affaires extérieures et, se référant à la note n° D-345 de Monsieur le Secrétaire d'État, en date du 12 décembre 1951, a l'honneur de lui faire connaître que le Gouvernement des États-Unis agréé la condition que la direction administrative supérieure du ravitaillement des stations météorologiques mixtes de l'Arctique continuera d'être exercée par le Corps d'Aviation Royal Canadien.

Ambassade des États-Unis

Ottawa, le 7 février 1952

S. W.

BINDING SECT. AUG 20 1964

Gov.Doc
Can
E

Canada. External Affairs,
Department of
Treaty series
1952

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY



3 1761 11549353 8